

TRAITIO

4/2004



**HKL 339, Kilpailutusta 10 vuotta, osa 2,
Siniset bussit, osa 8**

27. vuosikerta
Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja
jaetaan SRS:n jäsenlehtenä

PÄÄTOIMITTAJA

Juhana Nordlund

TAITTAJA

Eero Laaksonen

TOIMITUKSEN OSOITE

Juhana Nordlund
Orapihlajatie 12 A 14
00320 Helsinki
j.nordlund@kolumbus.fi

KUSTANTAJA

Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA

Edita Prima Oy 2004

© Suomen Raitiotieseura ry

Tekijänoikeusmääräysten perusteella
mitään osaa lehdestä ei saa käyttää
ilman toimituksen lupaa.

www.raitio.org

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

PL 234

00531 Helsinki

Sampo 800 014-54 483

IBAN: FI6280001400054483

Sampo Bank plc

BIC/SWIFT: PSPBFIHH

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänkäynti Helsingin
Raitioliikennemuseoon
sekä pohjoismaisten
raitiotieseurien yllä-
pitämille museoraitio-
teille ja museoihin.
Tiedustelee lipun-
myynnistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2004

PUHEENJOHTAJA

Jorma Rauhala
puh. koti (09) 873 5836
puh. työ 030 720 957
tai 040 862 0957
jorma.rauhala@vr.fi

RAHASTONHOITAJA

Krister Engberg
puh. koti (09) 386 2960
puh. työ (09) 8392 3181
krister.engberg@edu.
vantaa.fi

SIHTEERI

Juhana Nordlund
puh. koti (09) 458 7794
j.nordlund@kolumbus.fi

ARKISTONHOITAJA

Pertti Leinomäki
puh. 050 538 4495

VARAPUHEENJOHTAJA

Daniel Federley
puh. koti (09) 458 4033
daniel@federley.com

JÄSEN

Teemu Collin
puh. 040 820 2337
tcollin@cc.hut.fi

VARAJÄSEN

Timo Kantola
puh. koti 0400 733 382
puh. työ (09) 472 3355
timo.kantola@hkl.hel.fi

Helsingin Raitioliikennemuseo

Töölön vaunuhalleilla on avoinna sunnuntaista torstaihin klo 11 - 16.
Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen
historiasta. Myynnissä postikortteja, vaununrakennusarvoja, opaskirjasia ja videoita.
TÖÖLÖNKATU 51 A, 00250 HELSINKI

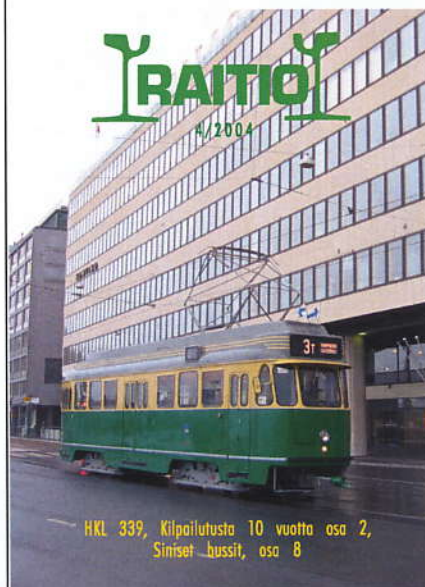
RAITIOITA à 6 euroa

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset ratikat, Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 2.
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta.
- 4/2002:** Kaksijärjestelmäraitiovaunut, Jyväskylän Liikenne Oy:n busseja, Vantaan sisäinen linja-autoliikenne.
- 1/2003:** Oslon raitoteiden lakkautussuunnitelmat, Taulut, Siniset bussit vuodesta 1936, osa 1
- 2/2003:** Vaunut 1 - 30 eläkkeelle, Kauskaupunkiautoja, Rostock, Siniset bussit, osa 2
- 3/2003:** Joukkoliikenteen reittisuunnittelu, Porvoon liikenne, Siniset bussit, osa 3, Taulut, Barcelona
- 4/2003:** Diakonissalaitoksen raitiotie, Basel, Siniset bussit, osa 4
- 1/2004:** Tunis, Lyypekki, Oy Liikenne Ab:n busseja, Siniset bussit, osa 5

- 2/2004:** Ludde - HKL 150, Combino Duo, Combino-kriisi, Uuden-Seelannin museoraitiotiet, Siniset bussit, osa 6
- 3/2004:** Kilpailutusta 10 v, Raitiotiet Suomessa osa 1, Scandian hevosraitiovaunut, Rennes, Siniset bussit, osa 7

Tilaukset SRS:n maksuliiketilin
Sampo 800 014-54 483 kautta, merkitse
tiedonantokohtaan tilaamasi tuotteet.

Kannen kuva



HKL 339, Kilpailutusta 10 vuotta osa 2,
Siniset bussit, osa 8

Kannen kuva: Hienosti entisöity
VTS-vaunu HKL 339 SRS:n
tilausajolla Etelärannassa.
Kuva Jarkko Nyman 31.10.2004.

Daniel Federley

1950-LUVUN AJELUELEGANSSIA VAUNULLA 339



Raitiossa useaan otteeseen mainittu ja SRS:n jäsenistöllekin jo esitelty vaunu HKL 339 on entisöity alkuperäiseen 1950-luvun loistoonsa. Tässä artikkelissa kerrotaan entisöintihankkeen taustoista ja käytännön toteutuksesta sekä vaunun tulevaisuudensuunnitelmista.

Tyypimerkinnällä RM1 valmistettu Valmetin, Tampellan ja Strömbergin ns. VTS-vaunusarja 331–375 tilattiin vuonna 1953. Valmet Oy Lentokonetehtas Tampereella on rakentanut vaunun korin, telit ovat tamperelaisen Oy Tampella Ab:n ja sähkölaitteet helsinkiläisen Oy Strömberg Ab:n valmistamat. Tässä vaunussa on erikoista englantilaisen Metropolitan-Vickers Electrical Co. Ltd:n alkuperäinen nimikoitu ajokytkimen kansilevy. Strömberg valmisti käyttökoneiston vaunusarjaan MetroVic:n lisenssillä.

Vaunu 339 toimitettiin Helsingin kaupungin liikennelaitokselle 9.9.1955 runkolinjaliikennettä varten. Liikenne runkolinjalla oli alkanut vain vajaa pari viikkoa aiemmin 29.8.1955. Runkolinja 10 kuljetti matkustajia Erottajalta Ruskeasuolle, missä luoteisiin ja pohjoisiin esikaupunkeihin jatkaneet matkustajat vaihtoivat liityntäbusseihin. Jotta

Mannerheimintien raitioliikenne olisi ollut mahdollisimman sujuvaa, pyrittiin linjojen 3, 4 ja 10 liikenne hoitamaan uusilla ja nopeilla telivaunuilla. Vaunun 339 ensimmäistä työskarkaa olivat nämä linjat sekä linja 12, Kirurgi-Kuusitie. Runkolinjaliikenne päättyi 14.4.1958, jolloin suorat autolinjat esikaupunkeihin palautettiin. Raitiolinja 10 jatkoi kuitenkin liikennöintiään ennallaan.

Vaunu 339 oli liikenteessä vuoteen 1987 asti, viimeisinä vuosina lähinnä linjoilla 1, 2 ja 6. VTS-vaunujen 32-vuotisen taipaleen aikana niitä on kuitenkin kulkenut kaikilla Helsingin raitiolinjoilla ykkösestä viiteentoista. Esimerkiksi vuonna 1974, kun kullakin vuorolla oli vielä oma nimikkovaununsa, vaunun 339 oma vuoro oli linjan 9 vuoro 89.

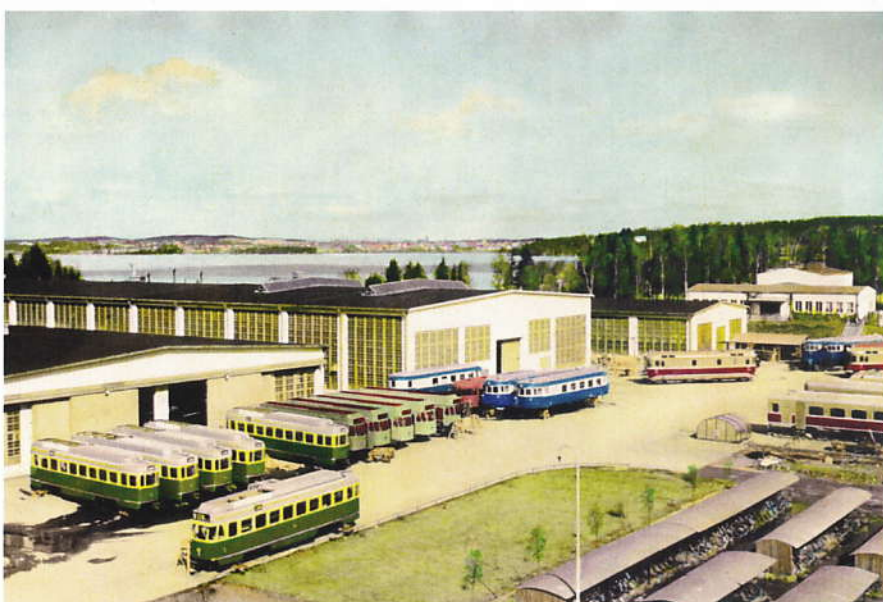
Vuoden 1987 jälkeen vaunua 339 käytettiin kouluvaununa sekä myöhemmin myös tilausajovaununa. Vaunu teipattiin mainos-

Syksyinen lumisade on yllättänyt Helsingin. Linjan 7 "Etu-Töölö-Sörnäinen" vaunu 339 Arkadiankadulla Fredrikinkadun risteyksessä alittamassa johdinautolinjan 14 lankoja. Trolleyjohdot olivat jäljellä uuden kotimaisen SWS-johdinauton liikennöintiä varten. Kuva Jarmo Oksanen 26.10.1980.

vaunuksi vuoroin Osramin, Hassen, Puolustusvoimien ja Telian väreihin.

Ajatus vaunun entisöinnistä syntyi loppuvuonna 1999, ja kun liikennelaitoksella suhtauduttiin entisöintihankkeeseen myönteisesti, päästiin varsinaisesta entisöinnistä neuvottelemaan vuoden 2000 alussa. Aivan aluksi oli tarkoitus lähteä entisöintityöhön omin voimin; vaunulle oli tarkoitus rakentaa pieni säilytys- ja työtila Konalaan. Suunnitelmien tarkentuessa todettiin, että työt olisi kuitenkin kätevintä tehdä Vallilassa. Tukholmaan suuntautuneen opintomatkan jälkeen, jonka aikana käytiin tarkoin läpi vaunun entisöintiprosessiin kuuluvia työvaiheita, päädyttiin loppujen lopuksi onnistuneeseen ratkaisuun teettää pääosa töistä Tallinnan liikennelaitoksella. Näin jälkikäteen täytyy myöntää, että vaikka tottakai tiesinkin, että edessä olisi valtava urakka, niin en ikipäivänä olisi osan-

Hieno yleiskuva Lentokonetehtaan pihalta. Yksitoista ensimmäistä RM1–vaunua Valmetin tehdaspihalla kesällä 1955. Kentällä on edustava joukko Valmetin kyseisen tuotantovuoden muitakin valmisteita: alkupään Dm7–moottorivaunuja eli ”lättähattuja” liitevaunuihin, ensimmäisiä suomalaisia Hr11–pikajunadieselvetureita ja kevytmetallisia kiitojunarunkoja. Kalmar Industries Oy kuvakokoelmat via Pasi Seljas.



nut kuvitella, kuinka monesta työtunnista loppujen lopuksi oli kysymys. Ilman ammattilaisten työpanosta vaunu ei olisi ollut vielä vuosikausiin valmis.

Kun neuvottelut kaikkien osapuolten kesken oli saatu päätökseen, laivattiin vaunun 339 kori Tallinnaan 5.3.2002. Paikallinen liikennelaitos Tallinna Trammipark suoritti vaunun korin taidokkaan, tuhansia työtunteja vaatineen entisöinnin. Entisöintitöissä käytettiin myös kymmeniä eri alihankkijoita, kun tarvittiin vaikkapa ohjaamon väliseinän Iki-levyä tai oliivinvihreää muoviputkea matkustamon tukitankoja varten.

Sopivan materiaalin löytäminen ei aina ollut helppoa. Ensimmäinen ongelma oli usein selvittää, millaista materiaalia vaunussa alun perin oli käytetty. Sellaisia sisäkuvia, joissa vaunu esiintyisi alkuperäisassussaan, ei ollut juurikaan saatavilla eikä mustavalkokuvista ollut apua värien selvittämisessä. Raitiotieharrastajien ja eläkkeellä olevien HKL:n työntekijöiden avulla näiden ongelmien yli kuitenkin päästiin ja uskallan väittää, että vaunun matkustamon ulkoasu vastaa täysin alkuperäistä.

Toisaalta työtä helpotti se, että tälle vaunusarjalle ei ollut tehty kovinkaan mittavia muutostöitä vuosien aikana. Rahastajanaitio oli paikoillaan, oviin ei ollut asennettu automatiikkaa, ohjaamoon ei ollut koskettu. Jos joku jonain päivänä haluaa entisöidä vuoden 1959 vaunun, tulee selvitystyötä jo huomattavasti enemmän.

Kun oli saatu selville, minkänäköistä materiaalia mihinkin paikkaan tarvittiin, alkoi todellinen salapoliisityö. Mistä löytyisi meeleerattua vaaleanvihreää linoleumimattoa? Entä beigen väristä erikoisesti kuvioitua Iki-levyä ohjaamon väliseinään? Kun joku joskus viisaudessaan oli päättänyt, että matkustamon tukitankojen oli oltava oliivinvihreitä, hän tuskin osasi aavistaa, millaista päänvai-vaa hän aiheuttaa 50 vuotta myöhemmin vaunua entisöivälle harrastajalle, joka onneksi Etolan suosioillisella avustuksella sai tämänkin ongelman ratkeamaan: tankomuovi on teetetty vain tätä vaunua varten!

Valtavan suuri apu oli myös siitä, että Vallilassa oli säästetty koko joukko erilaisia



Kuvat ylhäällä ja alhaalla. Valmetin pihalla kesällä 1955 otetuissa kuvissa nähdään tehtaan monipuolista kiskokalustotuotantoa.

RM1–raitiovaunuja, Dm7–moottorivaunuja, Hr11–vetureita ja kiitojunavaunuja. Kalmar Industries Oy kuvakokoelmat via Pasi Seljas.



Teknisiä tietoja

Suurin nopeus 60 km/h

Omapaino 20 t

Paino maksimikuormalla 31,3 t

Suurin pituus 13,5 m

Suurin leveys 2,3 m

Vaunun korkeus 3,6 m

Sisäkorkeus 2,3 m

Lattiakorkeus 0,86 m

Istumapaikkoja 29

Seisomapaikkoja 69

Suurin sallittu matkustajamäärä

vuonna 1955: 150, vuonna 1972: 119

Moottorit 4 x Strömberg GHAU-67E

300V / 50 kW / 1640 r./min.

Kymmenen RM1–vaunua sekä Dm7–vaunut 4027 (vasen) ja 4025 (oikea) kesällä 1955. Lättä 4027 vaurioitui onnettomuudessa jo saman vuoden joulukuussa ja hylättiin ensimmäisenä sarjansa edustajana. Lättä 4025 muutettiin 1974 Ttv 6:ksi eli sähköratojen työvaunuksi ja on yhä olemassa sarjansa viimeisenä yksilönä. Sattuman oikusta tässä ovat siis VR:n lyhyt- ja pitkä-ikäisin Dm7–kiskoauto vierekkäin. Kalmar Industries Oy kuvakokoelmat via Pasi Seljas.

Runkolinja 10:n VTS–vaunu Kansallismuseon kohdalla matkalla Ruskeasuolta Erottajalle – päätesilmukka sivuraiteineen sijaitsi Ruotsalaisen teatterin eteläpuolella. Kyseessä on harvinainen värikuva aikakaudelta, jolloin määränpäätekestejä käytettiin ja kytkimet olivat vihreitä. Vaunujen yksilöinti oli 1950–luvulla hankalaa, sillä järjestysnumerot puuttuivat päädyistä. Kuva Jorma Rauhalan kokoelma.

Linjalla 6 ollut 339 on noutamassa iltaruuhkan perävaunua Vallian hallin raiteelta 5. Perävaunujen otot ja jätöt tapahtuivat kuutosella liikenteen lomassa matkustajat kyydissä. Tapahtuma ei kestänyt montaakaan hetkeä ja se suoritettiin aina ajosuunnassa Arabiasta Hietalahteen. Vieressä on ykköslinjalle lähdössä oleva Auto-teollisuuden moottorivaunu perävaunuineen. Kahdeksikon "ratti-Karia" hakee ASEA:n kaksiakselista perävaunua raiteelta 9. Karian yksinäinen moottorivaunu seuraa tilanteen kehitystä sivussa. Kuva Jorma Rauhala, helmikuu 1973.

Vaunun perää ei alkujaan saanut käyttää mainontaan. Myöhemmin sinnekin sallittiin pienikokoinen mainostarra. Vaunu 339 linjalla 7, Arkadiankatu. Kuva Jarmo Oksanen 26.10.1980.



Puhelinkilpailun innoittamana uusi operaattori Telia ryhtyi markkinointiin, jossa otettiin esille salainen ase – 339: uutta Kaupunki-info-puhelinluetteloa tuotiin helsinkiläisille tutuksi lehmäteemalla "turha märehdä tietoa". Vaunu kierteli ympäri kaupunkia ilmaislinjalla, jossa "lehmä" jakoi matkustajille ilmaisia puhelinluetteloita. Kuva Jorma Rauhala 28.1.2000.



Vaunu 339 liikkui Hasseen väreissä matkamessujen aikana 16.-19.1.1997 ja 15.-18.1.1998. Teippaukset olivat melko identtisiä, vain tekstien sijoittelussa oli eroavaisuuksia. Samoja teippauksiahan ei voitu käyttää, koska vaunu oli välillä sotilasasussa. Hasseen ilmaislinja noudatteli 7A:n reittiä Mikonkadulta Messukeskukseen. Kuva Jorma Rauhala 18.1.1998.





Kuvassa vasemmalla ylhäällä vaunun nokkaa hitsataan Tallinnassa 26.9.2002. Kuva Daniel Federley.

Kuvassa ylhäällä vaunu vastamaalattuna Tallinnassa 29.5.2003. Ulkoapäin vaunu alkaa jo näyttää omalta itseltään. Kuva Daniel Federley.

Äärimmäisenä vasemmalla vaunun matkustamo vuoden 2002 asussa. Huomaa erityisesti vuotanut katto. Kuva Daniel Federley.

Matkustamo taitaa tänä päivänä olla jopa uuttakin paremmassa kunnossa. Kuva Daniel Federley.

Kuva viereisellä sivulla. Vaunu 339 sai edellisestä keikasta selviytyttyään nopeaan tahtiin puolustusvoimain maastosuojavärit ja liikennöi Maanpuolustus 97 -tapahtuman ilmaislinjaa Miskonkadun ja Messukeskuksen välillä 23.–25.5.1997. Ennen suurtapahtumaa vaunu oli kierrellyt 13.5. alkaen eri puolilla keskustaa ja tehnyt näkyvää ennakkomainontaa. Kuva Jorma Rauhala 21.5.1997.

Kuva viereisellä sivulla. Yleisurheilun EM-kilpailujen yhteydessä 7.–14.8.1994 Osramin mainosvaunut 337 ja 339 liikennöivät "matkalla valoon" ja "valoa yössä" -teemalla kahta ilmaislinjaa Töölö (Stadion)–Rautatientori–Sörnäinen–Töölö ja Töölö (Stadion)–Kauppatori–Töölö. Kisojen jälkeen Osramvaunut liikennöivät vielä muutamina päivinä niin että 339:n viimeinen ajo oli taiteiden yönä 25.8. Vaunun 339 päävärinä oli oranssi, 337 oli puolestaan valkeapohjainen. Paljon myöhemmin eli vasta v. 2001 vaunu 337 teipattiin Microsoftin Windows XP:tä mainostavaksi, jollaisena se edelleenkin on. Kuva Jorma Rauhala 11.8.1994.

Vaunu 339 tuotiin Helsinkiin 25.7.2003. Kuva Daniel Federley.



osia, joiden rakentaminen jälkikäteen olisi saat-
tanut olla jopa mahdollinen tehtävä. Kaiken-
laista pikkutavaraa vanhanmallisesta jarru-
valosta ja täynnä-valosta lähtien löytyi Valli-
lan hallin varastosta, osa jopa uutuuttaan
kiiltävinä. Kaikkia 50 vuotta sitten toimi-
tettuja varaosia kun ei koskaan ollut tarvittu.

Vaunun ulkonäköön liittyvät työt ovat
kuitenkin loppujen lopuksi vain murto-osa
siitä työtuntimäärästä, joka hankkeeseen on
käytetty. Kun vaunu oli seissyt vuosikausia
Koskelassa milloin ulkona, milloin sisällä kai-
kenlaisissa sääolosuhteissa ja ollut sitä ennen
linjalla 32 vuotta, oli vaunu aika ankean oloi-
nen. Lattia oli niin mätä, että painavampi ih-
minen olisi saattanut tipahtaa läpi suoraan
kiskoille. Katto vuoti sadesäällä pahemmin
kuin Kiasmassa ja askelkalkat olivat puhki-
ruostuneet. Kaikki nämä on kokonaan raken-
nettu uudelleen, mutta ennen rakentamisvai-
hetta oli tietysti suoritettava purkuvaihe.
Oman haasteensa purkutöille aiheutti vaunus-
sa runsaasti käytetty asbesti.

Tallinnassa vaunu käytännössä purettiin
jokaista ruuvia myöten osiin. Jokainen osa
numeroitiin ja varastoitettiin, muun muassa jokai-
nen istuintyyny ja tukitankoon kiinnitetty
merkinantovaijerin kannatin saivat oman
numeronsa. Kromatut messinkiosat vietii
uudelleen kromattavaksi, istuintyyny tarkas-
tettiin ja osa verhoiltiin uudestaan.

Rahastajanaitio purettiin osiin ja kun-
nostettiin. Joka ikinen irrotettu koristelista
hiottiin ja lakattiin uudelleen. Osa jouduttiin
toki tekemään uudesta materiaalista, mutta
pääosa listoista on alkuperäisiä. Ohjaamon
ovi oli kouluvaunun käytön aikana poistettu ja
kun vastaavaa ovea ei mistään löytynyt, rak-
ennettiin Tallinnassa piirustusten, valoku-
vien ja vaunun 332 oven mallin mukaan aivan
uusi ovi. Työ on tehty niin tarkkaan, että eroa
ei perehtyneinkään harrastaja huomaa.

Muutamia myönnytyksiä entisöintityön
aikana jouduttiin tekemään. Piilossa olevien

osien suhteen ei oltu turhan tarkkoja ja niinpä
esimerkiksi ruostesuojaukset on tehty ny-
kytekniikalla. Luonnollisesti asbesti on myös
korvattu muilla turvallisilla materiaaleilla.

Näkyvissä osissa suurin muutos alkupe-
räiseen on virroitin. Vaunuun on 1970-luvul-
la vaihdettu viikkēsaksisankavirroitin ja
kun ainoa alkuperäinen virroitin on kaupun-
ginmuseon vaunussa 331, niin modernimpaan
malliin on nyt tyytyminen. Suuntavilkutkin
vaunusta löytyvät; vuonna 1955 ne eivät vie-
lä olleet pakollisia ja vain vilkun paikkaan oli
varauduttu.

Samaan aikaan korin kunnostustöiden
kanssa vaunun telit ja virroitin kunnostettiin
Vallilassa. Yli vuoden kestäneiden töiden jäl-
keen vaunu saapui takaisin Helsinkiin
25.7.2003 ja kesälomien jälkeen alettiin vau-
nuun tehdä sähkötöitä. Tallinnassa vaunuun
vedettiin uudet kaapeloinnit, mutta kaikki
kytkentätyöt jätettiin tehtäväksi Helsingis-
sä. Samoin paineilmatyöt ja lukuisa määrä
viimeistelytöitä on tehty Vallilassa.

Ensimmäinen pidempi koeajo, Vallilan
hallista Koskelan halliin ja takaisin, tehtiin
28.6.2004 ja viralliselle neitsytmatkalle pääs-
tiin raitiovaununkuljettaja Kalle Henrikssonin
kydyssä 1.7.2004. Vaunun ensimmäinen
yleisöajo oli 29.8.2004 klo 9.00 Arabian-
rannan uuden raitiotien käyttöönoton yhtey-
dessä. Vaunun ajoi hallista linjalle vakiokul-
jettaja Kalle Henriksson ja itse linjaliikenteessä
vaunua ajoi liikennemestari Lasse Seppälä.
Rahastajana toimi raitiovaununkuljettaja He-
lena Seppälä. Vaunu 339 oli ensimmäinen Ara-
bianrantaan liikennöinyt linjavaunu (jo edel-
lisenä päivänä erikoislinja 6X oli ajanut parin
tunnin ajan Koskijuhlien tilausajolinjaa Valli-
lan hallista Arabianrantaan). Yleisö otti vau-
nun ja linjapidennyksen hyvin vastaan; mat-
kustajia oli yli 70 eivätkä kaikki halukkaat
edes mahtuneet kyytiin, vaan joutuivat tyy-
tymään perässä tulevan matalalattiavaunun
kyytiin.

Vaunulla 339 pääsi koko reitin Hieta-
lahteen asti ja vielä takaisin Arabiaankin.
Matkan varrelta kyytiin nousi myös sunnun-
taiaamun satunnaisia matkustajia, jotka yl-
lättävän tottuneesti takaovesta noustuaan tar-
josivat matkakorttiaan rahastajalle, näyttipä
joku Buscom-laitteen tulostamaa kertalippua-
kin noustuaan vaunuun. HKL-Raitioliikenne
kuitenkin tarjosi tämän erikoisajon ilmaiseksi.

Entisöintihanketta varten on perustettu
osakeyhtiö Oy Stadin Ratikat Ab, joka on
kokonaisuudessaan Daniel Federleyn omis-
tama. Yhtiön kautta rahoitettiin huomattava
osa entisöinnistä ja HKL:n kanssa tehdyn
sopimuksen mukaisesti yhtiö tulee jatkossa
vuokraamaan vaunua tilausajokäyttöön. Itse
vaunu on kuitenkin HKL:n omistuksessa.
Vaunun kotisivulle www.stadinratikat.fi tu-
lee lisätietoa tilausajoista, entisöinnistä ja
vaunusta yleensä. Sivujen avautumisesta tie-
dotetaan SRS:n sähköpostiringissä, [www-si-
vuilla.sek](http://www.si-
vuilla.sek) ja Raitio-lehdessä.

Vaunu 339 tulee näkymään katukuvassa
toistaiseksi lähinnä tilausajoissa. Kun nyt
näyttää siltä, että vuoden 1959 vaunut, jotka
eivät suuren yleisön silmissä juurikaan poik-
kea VTS-vaunusta ulkonäkönsä puolesta,
ovat jääneet pois päivittäisestä liikenteestä,
lisääntyy samalla vaunun 339 museaalinen
arvo. Tulevaisuudessa erilaisten kiertoajelui-
den järjestäminen esimerkiksi kesäviikonlop-
puihin saattaa siis tulla kyseeseen, mutta täl-
lä hetkellä mitään suunnitelmia ei ole vielä
valmiina ja parhaimmillaankin niiden toteu-
tumiseen mennee vielä vuosia. Sinänsä vaunu
on kunnostettu niin huolellisesti, että se kes-
täisi vaikkapa tavallista linja-ajoa seuraavat
25 vuotta!

Kiitokset

Vaunun 339 entisöintiprosessiin myötävai-
kuttaneita henkilöitä, yhdistyksiä ja yrityk-
siä on kymmeniä niin Suomessa, Virossa kuin
Ruotsissakin. En halua mainita nimeltä ke-
tään, sillä listasta ei kuitenkaan tulisi täydellistä.
Aina jäisi joku puuttumaan. Joka tapauk-
sessa haluan kiittää kaikkia HKL:n ja Tallin-
na Trammiparkin sekä lukuisten yksityisten
yritysten työntekijöitä ja työnjohtoa, HKL:n
eläkeläisiä, SRS:n ja SS:n asiantuntijoita kor-
vaamattomasta avusta tässä ainutlaatuisessa
hankkeessa.

Lähteet

Raitio 2-1979
Kuljettajan opas, HKL 1972
www.raitio.org

Vaunu 339 valmiina ajoon Koskelassa.
Kuva Jarkko Nyman.



Yksityiskohtia

Alun perin vaunuissa ei ollut lainkaan järjestysnumeroa edessä eikä takana. Tämä oli aikoinaan vakiintunut tapa HKL:llä ja se säilyi kaksiakselisissa vaunuissa liikennöinnin loppuun saakka. Päätynumerot lisättiin telivaunuihin suunnilleen 1960-luvun alussa. Siksi 339:ssäkin on järjestysnumerot vain sivuilla.

1960-luvun puolivälin jälkeen tähänkin vaunuun asennettiin kuulutuslaitteet, kun linjalla 3T otettiin käyttöön kesäkuukausien turistikuulutukset. Vaunussa ei ole enää kiinteää kuulutusjärjestelmää. Tällä hetkellä tutkitaan mahdollisuuksia asentaa vaunuun langaton kuulutusjärjestelmä, jonka kovaääniset voidaan sijoittaa vaunuun huomaamattomalla tavalla, mahdollisesti jopa sellaisella tilapäiskiinnityksellä, että kovaääniset voidaan tarvittaessa helposti irrottaa. Kuulutuslaitteisto olisi tilausajokäytössä tarpeellinen.

Vaunu oli alunperin varustettu vihreiksi maalatuilla isoilla Compact-kytkimillä, jotka mahdollistivat multippeliajon: kaksi moottorivaunua kulki yhtenä yhteenkytkettynä juna-yksikkönä. VTS-vaunut ajoivat multippelissa alkuvuosinaan vain lyhyen aikaa linjojen 4 ja 10 ruuhkajunissa. Takimmaisessa moottorivaunussa vain rahastaja hoiti ovia ja rahastusta. Multippelijunat olivat kulkuominaisuuksiltaan varmasti sähköitä kulkijoita, mutta teliperävaunujen valmistuttua vuonna 1958 ei ollut enää järkevää uhrata kahden vaunun junaan kahta kallista moottorivaunua. Vaunussa 339 ei ole enää nykyään perävaunun vetämiseksi tarvittavaa Compact-kytkintä, jossa olisi sähkö- ja paineilma-ohjaukset. Vaunuun sopivasta Karian valmistamasta perävaunusarjasta 501–530 on säästetty tilausajokäyttöön vaunu 505. Tämä vaunu on siinä asussa, mihin se vuonna 1983 jäi perävaunuliikenteen päättyttyä. Sen jälkeen 339:kin takapään kytkin muutettiin samantapaiseksi yksinkertaistetuksi kytkimeksi kuin minkäläiseksi etupään kytkin oli jo 1950-lopulla muutettu. Compact-kytkinten väriä muutettiin vihreästä kirkkaan keltaiseksi 1950-luvun lopulla. Kyseessä lienee ollut huomioarvon kohottaminen muille tienkäyttäjille.



Vaunun edessä oleva määränpääteksti oli käytössä vain muutaman alkuvuoden ajan. Kilpeline siirrettiin 1950-luvun lopussa rahastajanaition taakse ja rullat uusittiin siten, että linjan molemmat päätepisteet ilmoitettiin yhdellä kertaa, eikä tekstiä enää tarvinnut joka kerta vaihtaa päätepuskilla. Poikkeuksena olivat rengaslinjat 3B/3T, joiden rahastajat veivasivat päätepuskien eli Eiran sairaalan ja Porvoonkadun ”viiden minuutin pysäkin” läheisyydessä uudet ajantasaiset määränpäättäjät näkyviin. Muistaaksemme myös linjalla 7 tehtiin samanlainen veivaus päätepuskilla. Alun perin rahastajan selän takana oli käytössä vain kehikko valkoiselle peltikilvelle, mutta pieni linjanumeronäyttö oli jo nauhalaitteella. Sivulla katon rajassa olevat linjanumerot olivat käytössä kummallakin puolella. Myöhemmin, 1960-luvun alussa, sivun sivun puolelta numerolaitteet poistettiin ja lasi mustattiin. Jälleen vasta meidän aikamme on tahdottu informoida myös vaunua vasemmalta lähestyviä matkustajia siitä millä linjalla vaunu kulkee. Olemme palaamassa useassakin mielessä takaisin 1950-luvulle – emme ole siis suinkaan siirtymässä uuteen informatiivisempaan aikakauteen, vaan ottamassa uudelleen käyttöön edeltävien sukupolvien hyväksi havaittuja tapoja, jotka ”säästösyistä” ovat olleet välillä käyttämättöminä! Nykyvaunuissa ovat jälleen määränpäättäjät ja vaunun ympäri näkyvät linjatunnukset koettu hyväksi.

Alkuperäisen kaltainen, jäljentämällä tehty telikielinen Tampellan kilven muoto on peräisin vuodelta 1900. Kuva Daniel Federley.

Vaunua kiertävä alumiinista sekä katon keltaiset ”vauhtiviivat” maalattiin piiloon korjausten yhteydessä 1960-luvulta alkaen niin, että viimeiset keltaiset VTS-vaunun korkeutta ja massaa tasapainottaneet koristeiviivat hävisivät 1970-luvun puolivälissä. Nähtäväksi jää milloin Variotramien katonrajassa nykyään olevia keltaisia koristeiviivoja ei enää säästösyistä maalata. VTS-vaunuissa keltaiset koristeiviivat hävisivät heti uudelleenmaalauksen yhteydessä ja jo aikaisemmin Helsingin raitioliikenteen historiassa olivat hävinneet yleensäkin kaikenlaiset keltaiset koristeiviivat sekä vaunujen alaosaa hallinnut keltainen värikenttä.

Vaunun teleihin kiinnitettiin alun perin messinkiset punaisiksi maalatut Tampellan valmistajankilvet, joita kuitenkin korroosio-ongelmien vuoksi myöhemmin poistettiin. Samoin niitä lienee hävinnyt kilpien rikkoutumisten jäljiltä. Tampellan kilpi on ollut historiallisesti samantapainen soikea ja punainen jo vuodesta 1900 lähtien, jolloin Tampereen Pellava- ja Rautateollisuus Oy:ltä valmistui ensimmäinen höyryveturi. Nyt vaunussa on jäljentämällä tehty alkuperäisen kaltainen messinkikilvi. Kun katsoo tarkasti, huomaa että kummankin telin kilpien valmistusnumero on sama!



Helsingin raitiotielinjasto runkolinjaliikenteen alussa 29.8.1955

- 1 Kauppatori–Käpylä
- 1A Eira–Käpylä
- 3B Eira–Kallio–Töölö–Kauppatori–Eira
- 3T Eira–Kauppatori–Töölö–Kallio–Eira
- 4 Hietalahti–Munkkiniemi
- 4E Erottaja–Munkkiniemi
- 4S Kauppatori–Munkkiniemi
- 5 Katajanokka–Messuhalli
- 6 Maria–Arabia
- 7 Arkadia–Harjutori
- 8 Salmisaari–Vallila
- 8K Salmisaari–Käpylä
- 9 Kauppatori–Vallila
- 10 Erottaja–Ruskeasuo
- 10A Käpylä–Ruskeasuo

- 10S Kauppatori–Ruskeasuo
- 12 Kirurgi–Kuusitie
- 15 Diakonissalaitos–Töölön tulli

Linjojen 1 ja 1A reitti kulki Hakaniemestä Hämeentien kautta Mäkelänsadulle.

Linjan 3 reitti kulki suoraan Mannerheimintietä Runeberginkadun koukkauksen sijasta ja etelässä Isoa Roobertinkatua. Muuten linja vastaa nykykolmosta. Yövaunut kulkivat Runeberginkadun kautta.

Linjan 4E tunnus muutettiin 4A:ksi vuonna 1956. Sarjan 331–375 vaunujen rullakilvissä ei ollut lainkaan E-kirjainta.

Linjan 5 silmukka Töölöntorille valmistui vasta vuonna 1958, joten linja kääntyi Runeberginkadun, Ruusulankadun, Kammionkadun ja Mannerheimintien muodostamassa silmukassa ja pysähtyi näin ollen myös Messuhallin pysäkillä Mannerheimintielle.

Linjan 7 reitti on erikoisesta nimestään huolimatta sama rengaslinja kuin vielä 1980-luvullakin, eli ehkä tutummin Etu-Töölö-Sömäinen.

Linjalla 8K käytettiin ainoastaan kaksiakselista kalustoa, vaikka teoriassa tietysti myös telivaunuja olisi voinut olla liikenteessä tällä reitillä.

Viereisen sivun kuvat:

Neitsytmatka Helsingin ja Tallinnan liikennelaitosten raitioliikennesyksiköiden ylimmän johdon kanssa tehtiin 1.7.2004. Matkan aikana käytiin muun muassa Ensi Linjalla. Kuva Daniel Federley.

Vallilan ammattikoulu vuodelta 1956 ja 339 vuodelta 1955 SRS:n tilausajolla 31.10.2004. Modernia pysäkkiä lukuun ottamatta kuva voisi olla kuin 1950-luvulta – tosin ykkönsen ei silloin kulkenut tätä kautta vaan Hämeentietä! Kuva Jarkko Nyman.

SRS:n tilausajolla 31.10.2004 käytiin monessa mielenkiintoisessa paikassa, mm. vaunun 5 kääntösilmukassa mallia 1955. Viereisen sivun kuvissa vaunu Mannerheimintielle, Ruusulankadulla ja Kauppakorkeakoulun edustalla Runeberginkadulla. Kuvat Jarkko Nyman.



1950-luvun raitiovaunu ja 2000-luvun asuinalue – vaunu 339 ajoi ensimmäisen vuoron Arabianrantaan kauniina elokuun sunnuntaiamuna 29.8.2004. Kuva Daniel Federley.

Numerorullien numerot ja kirjaimet

Vaunussa on alkuperäiset numerorullat. Edessä on kolme rullaa, joista vasemmalla olevassa leveässä rullassa on numerot 0–19 ja keskimmaisessä, kapeammassa rullassa numerot 0–9. Oikeassa laidassa on kirjainrulla, jossa ovat kirjaimet A, B, N, S, T, V sekä X. Sivulla ja takana olevissa kilvissä on samat tiedot, mutta kirjaimet B ja T puuttuvat. Vanhoissa valokuvissakin linjalla 3B kulkevan VTS–vaunun etukilvestä lukee 3B, mutta sivuilla ja takana vain 3. Rahastajankilvestä tietysti selviää sitten, kumpaa reittiä ollaan ajamassa, ellei sitä vaunun kulkusuunnasta osaa päätellä.

Määränpäättekstirulla on kokonaan uusi, mutta kilven kotelo on alkuperäinen. Kirjasin on rakennettu valokuvien ja vanhojen kilpien perusteella kirjain kirjaimelta alkuperäistä vastaavaksi. Tekstirullasta löytyvät seuraavat paikat tässä järjestyksessä:

KOSKELAN HALLI	FORSBYHALLEN
TÖÖLÖN HALLI	TÖLÖHALLEN
TILAUSAJO	ABONNERA
VARATTU	RESERVERA
KIERTOAJELU	RUNDTUR
KÄPYLÄ	KOTTBY
KAISANIEMI	
KÄPYLÄ	KOTTBY
KAUPPATORI	SALUTORGET
RAUTATIENTORI	JÄRNVÄGSTORGET
KATAJANOKKA	SKATUDDEN
EIRA	
KALLIO	BERGHÄLL
TÖÖLÖ	TÖLÖ
MUNKKINIEMI	MUNKSNÄS
POSTI	POSTEN
MUNKKINIEMI	MUNKSNÄS

HIETALAHTI	SANDVIKEN
ARABIANRANTA	ARABIASTRANDEN
ARABIA	
SENAATINTORI	SENATSTORGET
PASILA	BÖLE
SALMISAARI	SUNDHOLMEN
VALLILA	VALLGÅRD
KAISANIEMI	
VALLILA	VALLGÅRD
KIRURGI	KIRURGEN
PIKKU HUOPALAHTI	LILLHOPLAX
KUUSITIE	GRANVÄGEN
POSTI	POSTEN
MESSUHALLI	MÄSSHALLEN
ATENEUM	
HAKANIEMI	HAGNÄS
HAKANIEMI	HAGNÄS
EROTTAJA	SKILLNADEN
LINJAT	LINJERNA
TÖÖLÖNTORI	TÖLÖ TORG
RUSKEASUO	BRUNAKÄRR
STADIN RATIKAT.FI	

Teksteihin sisältyvät kaikki alkuperäisessä rullassa olleet tekstit, kaikki nykylinjaston päätepysäkit sekä muutama ylimääräinen teksti. Järjestys noudattaa kuitenkin pääpiirteittäin nykylinjastoa ja nykylinjastoon kuulumattomat määränpäät on sijoitettu loppuun. Näin rullan käyttö linjalla on mahdollisimman helppoa, tosin tavallista linja-ajoahan vaunulla ei tulla ajamaan.



Vaunu 339 on kilvitetty linjalle 12. Huomaa myös 1950-luvun mallin mukaan tehty rahastajan peltikilpi. Kuusitien silmukka 31.10.2004. Kuva Daniel Federley.

12-VUOTIAS RAITIOVAUNUNKULJETTAJA

Sotakesänä 1944 hurahdin lopullisesti "spärahulluksi". Olin kesätöissä juoksu-poikana ja sain kuukausikortin, joka kelpasi kaikilla linjoilla. Töiden jälkeen aloin ajella linjoja päästä päähän. Lopulta keskityin K-linjaan (Kauppatori – Käpylä, linjaväri vihreä/punainen) ja sen vuoroon 52. Moottorivaunun rahastajaneiton otti minut maskotiksi, joka sai hoidella takaoven avaamiset ja sulkemiset sekä kaiken huippuna merkinannot kuljettajalle. Nahkahihnan veto ja kilaus kerran merkitsi pysäkiltä/asemalta lähtölupaa, kaksi pysäyttämistä seuraavalle pysäkillä ja kolme "vaunu täynnä" -ilmoitusta, mikäli perävaununkin rahastaja kilautti kolmesti sähkökellolla. Tällöin vaunu ajoi pysähtymättä pysäkin ohi. Asemille pysähdyttiin

kuitenkin aina. Mahdollinen hätämerkki annettiin rimputtamalla kelloa tauotta.

Lopulta ylenin kuljettajan "apulaiseksi". Hoitelin nyt etuoven avaamiset ja sulkemiset. Lisäksi "tehtäviini" kuului vaihteen kääntäminen vaihderaudalla Eurantielle menneen kahdeksikon jälkeen Sturenkadun ja Mäkeläkadun risteyksessä.

Vuorossa oli sama henkilökunta ja yhteishenki oli todella hyvä meidän neljän kesken. Kerran kuljettaja H.B. ehdotti, että nyt on aika oppia ajamaan raitiovaunua, joka yleensä oli ASEA (sitemmin nrot 121 – 162). Alussa oli aito kuljettaja varmistamassa, mutta parin illan jälkeen sain jo yksinäni Käpylän silmukassa siirrellä vaunua pysäkillä edellisen vuoron 51 lähdettyä alta pois ja meidän

kuljettajan tupakoidessa limonadikioskin vieressä. Pisin ajomatkan tuolloin oli illalla ilman matkustajia Hakaniemestä (tarkastajakopin jälkeen!) Käpylään ja voi sitä 12-vuotiaan nautintoa!

Kerran satuin Käpylässä "vieraan" kuljettajan amerikkalaiseen vaunuun. Kuljettaja jutteli rahastajien kanssa takasillalla. Kysyin, saanko siirtää vaunun pysäkillä ja vastaus oli huolettomasti: Siitä vaan! Hyppäsin kampaan, vapautin ilmajarrun ja aloin ajaa. Kuljettaja hätäntyi ja juoksi sadatellen etusillalle, mutta olin jo tuolloin pysäyttänyt vaunun ilmajarrulla.

Sattui niitä muitakin tapahtumia, mutta riittääköön tämä.



Vaunut 39 ja 339 valmiina ajoon. Nivelvaunu on vuodelta 1974, eli ikäeroa vaunuilla on vain 19 vuotta. Vallilan halli 1.7.2004. Kuva Daniel Federley.

Miska Peura

10 VUOTTA KILPAILUTETTUA LIKENNETTÄ, OSA 2



Seutuliikenteen kilpailuttaminen eteni rivakasti. Vuoden 1995 toinen suuri tarjouskilpailu ratkaistiin kesällä ja liikennöintisopimukset tulivat voimaan vuoden 1996 alusta. Tällä kertaa kilpailussa oli 15 kohdetta, jotka käsittivät yhteensä 21 linjaa. Sopimuskauden pituus vaihteli linjan 111 kahdesta vuodesta linjojen 101, 109 ja 110 kolmeen vuoteen ja 7½ kuukauteen. Yleisimmin sopimuskausi oli kolmivuotinen. Linjojen 101, 109 ja 110 sopimuskautta jatkettiin kuitenkin vuodella ja linjan 111 sopimuskautta 7½ kuukaudella. Tarjoajia tähän kilpailuun osallistui 13.

Vantaan suunnalla ainoa liikennöitsijämuutos oli linjan 516 siirtyminen kokonaan Linjebussin ajettavaksi. Espoon suunnalla liikennöitsijä sen sijaan vaihtui lähes kaikissa kohdeissa. STA:n tytäryhtiö Pääkaupunkiseudun Linjaliikenne eli Pääkaupunkilinjat jatkoi aggressiivista laajenemistaan. Tällä kertaa yhtiö voitti linjat 101, 110, 247, 248 ja 249,

joille hankittiin yhteensä 15 uutta Volvo B10M / Carrus City -katuria. Tämä jäi viimeiseksi merkittäväksi korkealattiaisten autojen hankinnaksi koko pääkaupunkiseudulla. Joitakin vuoroja ajettiin myös vanhemmilla Carrus Cityillä ja "laatikko-Wiimoilla".

Toinen suuri voittaja oli Linjebuss, jonka Espoon yksikkö sai ajettavakseen linjat 109, 143–146, 154 ja 213. Lisäksi linja 111 säilyi Linjebussilla. Linjebuss hävisi kahdella ensimmäisellä kierroksella runsaasti liikennettä, joten seisontarivistä saatiin ajoon paljon uudehkoakin kalustoa, muun muassa vuosimallien 1993 ja 1994 Volvo B10B LMF / Carrus CityM -puolimatalikkoja ja vuosimallin 1992 Volvo B10M / Wiima K202:ia. Ruuhkavuoroja ajettiin 80-luvun lopun manuaalivaihteisilla Volvo B9M / Wiima K202:illa. Uusia autoja hankittiinkin vain

Lähilinjat Oy hoiti seutulinjaa 735 siihen saakka, kunnes linja kilpailutettiin ensimmäisen kerran. Kuvassa uunituore Lähilinjat Oy 54, Volvo B10B LMF / Carrus K204 City M. Noin kaksi kuukautta kuvanoton jälkeen selvisi, että seuraavan vuoden (1995) alusta linjaa ryhtyykin hoitamaan STA-konserni. Vuonna 1998 Lähilinjat alkoi hoitaa uudelleen linjaa 735. Auto 54 siirtyi Jyväskylän Liikenteelle alkusyksyllä 2004. Kuva Juhana Nordlund huhtikuulta 1994.

kymmenen, joista kuusi oli Volvo B10BLE / Carrus CityL -matalalattia-autoja. Loput autot olivat Transbusilta tuttua 2+2+0-ovista puolimatalaa Volvo B10B LMF / Carrus CityM -tyyppiä. Matalalattiabussit menivät linjoille 109 ja 452. 109:llä vähintään 50 % ja 452:lla vähintään 65 % liikenteestä tuli ajaa matalalattiakalustolla.

Kierroksen häviäjät olivat kokonaan seutuliikenteestä syrjäytetyt Åbergin Linja ja P. Tyllilä Linjan linjaliikenteen vuonna 1995 ostanut Pohjolan Liikenne sekä useita perinteisiä linjojaan menettänyt Swebus-konserni (eli Espoon Auto ja Transbus). Transbus kuitenkin säilytti linjat 147 ja 149, joille hankittiin kolme Volvo B10B LMF / Carrus CityM:ää. Kivenlahteen ajettiin toki myös vanhoilla tutuilla Arvelalta tulleilla Volvo B10R / Wiima M310:eillä.

Korjaus ensimmäisen osan tietoihin

Paavo Korsisaaren mukaan linjaa 514 ei vielä kilpailutettu vuonna 1994, vaan sitä liikennöitiin aluksi vanhan mallisena sopimusliikenteenä. Linjan ensimmäinen kilpailutettu sopimus alkoi siis kesällä 1995, jolloin liikennöitsijäksi tuli HKL-Bussiliikenne.

Liikennöitsijät 1.1.1996 alkaen

Linja(t)	Vanha liikennöitsijä	Uusi liikennöitsijä
101	Espoon Auto	Pääkaupunkilinjat
109	Espoon Auto	Linjebuss Espoo
110	Espoon Auto	Pääkaupunkilinjat
111	Linjebuss Espoo	Linjebuss Espoo
143 - 146	Pohjolan Liikenne	Linjebuss Espoo
147, 149	Transbus	Transbus
154	Pääkaupunkilinjat/Åbergin Linja	Linjebuss Espoo
213	Espoon Auto	Linjebuss Espoo
247	Espoon Auto	Pääkaupunkilinjat
248	Espoon Auto	Pääkaupunkilinjat
249	Espoon Auto	Pääkaupunkilinjat
452, 560	Linjebuss Finland	Linjebuss Finland
453,	Linjebuss Finland	Linjebuss Finland
516	Linjebuss Finland/STA	Linjebuss Finland
730	Hakunilan Liikenne	Hakunilan Liikenne
732	Hakunilan Liikenne	Hakunilan Liikenne

Liikennöitsijät 12.8.1996 alkaen

Linja(t)	Vanha liikennöitsijä	Uusi liikennöitsijä
102, 104, 106	Espoon Auto	Espoon Auto
105	Espoon Auto	Espoon Auto
132	Transbus	Transbus
160	Transbus	Transbus
194, 195	Espoon Auto	Espoon Auto
204	Espoon Auto	Espoon Auto
241, 242, 246	Espoon Auto	Espoon Auto
360 - 362	Linjebuss Finland	Espoon Auto
363	Espoon Auto/Linjebuss Finland	Espoon Auto
500T, 501T	uusi linja	Espoon Auto
505	Espoon Auto	Espoon Auto
512	Pääkaupunkilinjat/STA	Espoon Auto
539, 650	Linjebuss Finland	Espoon Auto
611, 652	Linjebuss Finland	Espoon Auto
613	uusi linja	Lähilinjat
623	Linjebuss Finland	Espoon Auto
731	Lähilinjat	HKL-Bussiliikenne

Espoon Auto liikennöimään Vantaan suunnan linjoja

12.8.1996 alkaen kaikki YTV:n seutuliikenne oli kilpailutettua. Tämä neljäs kilpailu käsitti kaikkiaan 16 kohdetta ja 141 auton liikennettä. Linjaa 731 lukuun ottamatta sopimuskausi oli kolmivuotinen. Sopimusten voima- saoloa kuitenkin jatkettiin vuodella, ettei vuonna 1999 olisi ollut jaossa Espoon, Helsingin ja Vantaan sisäisten linjojen lisäksi myös seutuliikennettä. Linjan 731 sopimuskausi kesti vuoden 2000 loppuun asti. Linjoista kisasi enää 11 liikennöitsijää, kun monet maakuntien firmat eivät enää jättäneet tarjouksia.

Tällä kertaa Swebus-konserni rohmusi kaikki kilpailussa olleet linjat Lähilinjoilta HKL-Bussiliikenteelle siirtänyt linjaa 731 lukuun ottamatta. Espoon linjoja 102, 104, 105, 106, 132, 160, 194, 195, 204, 241, 242, 246 ja 505 Swebus-yhtiöt olivat liikenneineet jo ennen kilpailuttamistakin, mutta nyt mukaan tuli useita Vantaan suunnan seutulinoja. Linjaa 363 Espoon Auto oli liikennöinyt yhdessä Linjebussin kanssa, mutta uusina linjoina tulivat nyt 360, 361, 362, 539, 611, 623, 650 ja 652. Lisäksi Espoon Autolle siirtyi STA:n perinteinen poikittaislinja 512. Tällä kerralla matalalattiabusseja vaadittiin linjoille 194/195 (65 % liikenteestä), 505 (40 %) ja 512 (60 %).

Suurvoiton myötä Swebus-konserniin hankittiin kesällä ja syksyllä 1996 yhteensä 54 uutta autoa. Transbusille tuli 13 Volvo B10B LMF / Carrus CityM:iä. Espoon Auton puolelle taas hankittiin 7 Volvo B10BLE

/ Carrus CityL:ää ja yksi 2+2+1-ovinen Volvo B10B LMF / Carrus CityM. Suuresta hankintamäärästä johtuen hankittiin myös hieman totutusta poikkeavaa kalustoa: 15 Scania L113 / Carrus CityM:iä, 15 Volvo B10B LMF / Säffle System 2000 - puolimatalikkoja ja 3 Scania CN113CLL MaxCia, kaikki 2+2+1-ovituksella. Uusien autojen lisäksi jouduttiin hankkimaan myös käytettyä kalustoa. Linjebussilta ostettiin 10 vuosimallin 1991 Volvo B10M / Wiima K202:sta ja Ruotsista uitettiin niin ikään 10 auton sarja puolimatalia 1990-luvun alun Volvo B10R / Säffle Lättmetal -autoja. "Jönköpingin Säfflejä" ei kuitenkaan juuri seutulinoilla nähty. Linjebussin autoista mainittakoon, että elokuussa 1996 niitä nähtiin Espoon Auton väreihin maalattuina Linjebussin liikennöimillä Vantaan sisäisillä linjoilla ja Vantaan Liikenteen väreissä Espoon Auton linjoilla. Voitetuilla linjoilla nähtiin toki myös Espoon Autolle uutena hankittuja "laatikko-Wiimoja". Linjoilla 132 ja 160 taas nähtiin uusien autojen ohella Transbusin puolituristiautoja.

HKL-Bussiliikenne hankki linjalle 731 lähes samanlaisia Volvo B10B LMF / Carrus CityM -autoja, jollaisia Lähilinjat oli hankkinut vuonna 1994. Näissä viidessä autossa oli määränpääkilvet (määräpaikkana yleensä Helsinki / Korso) sekä Wiiman pehmustetut katuripenkit ja verhot. Ruuhkavuorot ajettiin autoilla 9006-9015. Myös nämä autot varustettiin verhoilla ja lisäksi niiden välitykset muutettiin pitkän matkan moottoritietä kulkevalle linjalle sopivaksi. Näissä autoissa määränpää kerrottiin tuulilasien alareunaan sijoitetulla kyltillä.

Hieman muita linjoja myöhemmin kilpailutettiin vielä Rautatien torin ja Ilolan välille perustettu uusi linja 613, jonka liikennöitsijäksi valittiin Lähilinjat. Linjan kalustona nähtiin 731:ltä vapautuneita puolimatalia Volvo B10B LMF / Carrus CityM:iä ja Scania N113 / Lahti 402:ia, vuosimalli molemmilla sarjoilla 1994.

Espoo aloittaa sisäisen liikenteen kilpailuttamisen

Sisäistä liikennettä pääkaupunkiseudulla kilpailutettiin ensimmäisen kerran Espoossa, joka kilpailutti kesäliikenteen 1995 alusta perustetun linjan 13 heti tuoreeltaan. Linjaa alusta lähtien liikennöinyt Linjebuss Espoo voitti myös ensimmäisen siitä käydyt kilpailun. Sopimus astui voimaan 2.9.1996 ja se oli kestoletta kaksivuotinen. Myöhemmin sopimuskausia vielä jatkettiin siten, että se päättyi kesäkuun lopussa 1999, jolloin myös kilpailuttamattomien Espoon sisäisten linjojen liikenneluvat päättyivät. Kalustona linjalla käytettiin Vantaalta siirrettyjä vuosimallin 1994 Volvo B10BLE / Carrus CityL -matalalattiabusseja. Vuodenvaihteessa 1997/1998 linjalle sijoitettiin myös aivan uusia autoja.

Toinen kierros käynnistyy

Vuonna 1997 kilpailutettiin ensimmäisen kilpailun linjat jo toistamiseen siten, että uudet sopimukset tulivat voimaan vuoden 1998 ensimmäisenä päivänä. Sopimukset tehtiin tällä kertaa pääsääntöisesti neljäksi vuodeksi. Hintataso nousi muutamalla prosentilla, mutta oli edelleen noin 30 % alle kilpailutusta

edeltäneen hintatason. Matalalattiabusseja vaadittiin linjoille 261 ja 530, kaksi kummallekin. Tarjouksia tähän kilpailuun tuli kymmeneltä liikennöitsijältä.

STA-konsernin asema säilyi edelleen vahvana seutuliikenteessä, vaikka linjat 615, 616 ja 735 siirtyivät muille liikennöitsijöille. Uutena linjana Pääkaupunkilinjat sai liikennöitäväkseen 128:n. Uusia autoja seutulinoille ei hankittu linjan 510 paria Volvo B10BLE / CarrusK204 City L -teliautoa lukuun ottamatta. Useimmilla linjoilla jatkettiin 90-luvun alun Volvo B10M / Wiima K202:illa. Linjoille 103, 128, 261 ja 530 sijoitettiin myös vuosimallin 1993 Volvo B10BLE / Carrus CityL -matalia.

Linjebuss-konserni paransi asemiaan, ja sai liikennöitäväkseen lentoaseman linjat 514, 615 ja 616 sekä Espoon suunnan linjat 165 ja 166. Uusia autoja hankittiin kaikkiaan 13, joista osa sijoitettiin Espoon ja Vantaan sisäisille linjoille. Linjan 615 uudet autot varusteltiin matkalaukkuhyllyllä, hattuhyllyillä ja korkeaselkänojaisilla penkeillä. Nämä sekä myös vanhemmat lentokenttäseutulinojen autot maalattiin valkoisiksi ja teipattiin lentoyhtiö SAS:n mainosteippeihin.

HKL-Bussiliikenne säilytti historiansa ensimmäisen seutulinnan 112. Liikennöintiä jatkettiin "torni-Volvolla", mutta kolmanneksi autoksi tuli upouusi 9701 (Volvo B10L / Carrus CityU). Lähilinjat voitti takaisin perinteiset linjansa 631 ja 735. Linjalle 735 hankittiin kolme uutta Volvo B10BLE / Lahti 402 -matalikkoa (numerot 18, 38 ja 58), joilla ajettiin valtaosa linjan liikenteestä. Vanhempaa kalustoa edustivat vuoden 1994 puolimatalat Volvot ja Scaniat.

Liikennöitsijät 1.1.1998 alkaen

Linja(t)	Vanha liikennöitsijä	Uusi liikennöitsijä
103	Pääkaupunkilinjat	Pääkaupunkilinjat
112	HKL-Bussiliikenne	HKL-Bussiliikenne
128	Transbus	Pääkaupunkilinjat
165, 166	Transbus	Linjebuss Espoo
250, 270	Pääkaupunkilinjat	Pääkaupunkilinjat
261	Pääkaupunkilinjat	Pääkaupunkilinjat
510	Pääkaupunkilinjat	Pääkaupunkilinjat
514	HKL-Bussiliikenne	Sirolan Liikenne
519	Pääkaupunkilinjat/STA	Pääkaupunkilinjat/STA
522	Pääkaupunkilinjat/STA	Pääkaupunkilinjat/STA
530	Pääkaupunkilinjat	Pääkaupunkilinjat
615, 616	Pääkaupunkilinjat/STA	Sirolan Liikenne
631	Linjebuss Finland	Lähilinjat
735	Pääkaupunkilinjat	Lähilinjat





Espeen Auto 200, Volvo B10B LMF / Säffle 2000 (puolimatala) vuodelta 1996. Kuva Juhana Nordlund 1997, Helsinki .

Espeen Auto 116 ja 33. 116 on Scania CN113CLL MaxCi ja 33 Scania L113CLL / Carrus K204 City M (puolimatala). Molemmat ovat vuodelta 1996. Oikealla taustalla niin ikään vuoden 1996 suurhankintaan (54 autoa) kuuluva Volvo B10B LMF / Säffle 2000. Kuva Juhana Nordlund 9.3. 1997, Helsinki.



Kuva viereisellä sivulla ylhäällä, Espoon Auto 43 (NBU-447). Syyskesällä 1996 Swebus Finlandin Espoon Autolle hankittiin 15 kpl Scania L113CLL / Carrus K204 City M -autoja ovilla 2-2-1. Kuva Juhana Nordlund 9.3. 1997, Helsinki.

Viereisellä sivulla TransBus 27. Vuonna 1995 Espoonlahden - Kivenlahden järeät seutulinjat (150 ja 151) kilpailutettiin ensimmäisen kerran ja voittajaksi selviytynyt TransBus hankki linjoille Volvo B10B LMF / Carrus K204 City M -autoja. Kuva Juhana Nordlund 5.9. 1995.

Espeen Auto 127, Scania CN113CLL MaxCi vuodelta 1996. Swebusin omistaman Espoon Auton vuoden 1996 hankintaan kuului erä täysruotsalaisia autoja eli kolme MaxCi-Scaniaa sekä 15 Volvoa Säfflen korilla. Kuva Juhana Nordlund kesältä 1997, Helsinki.





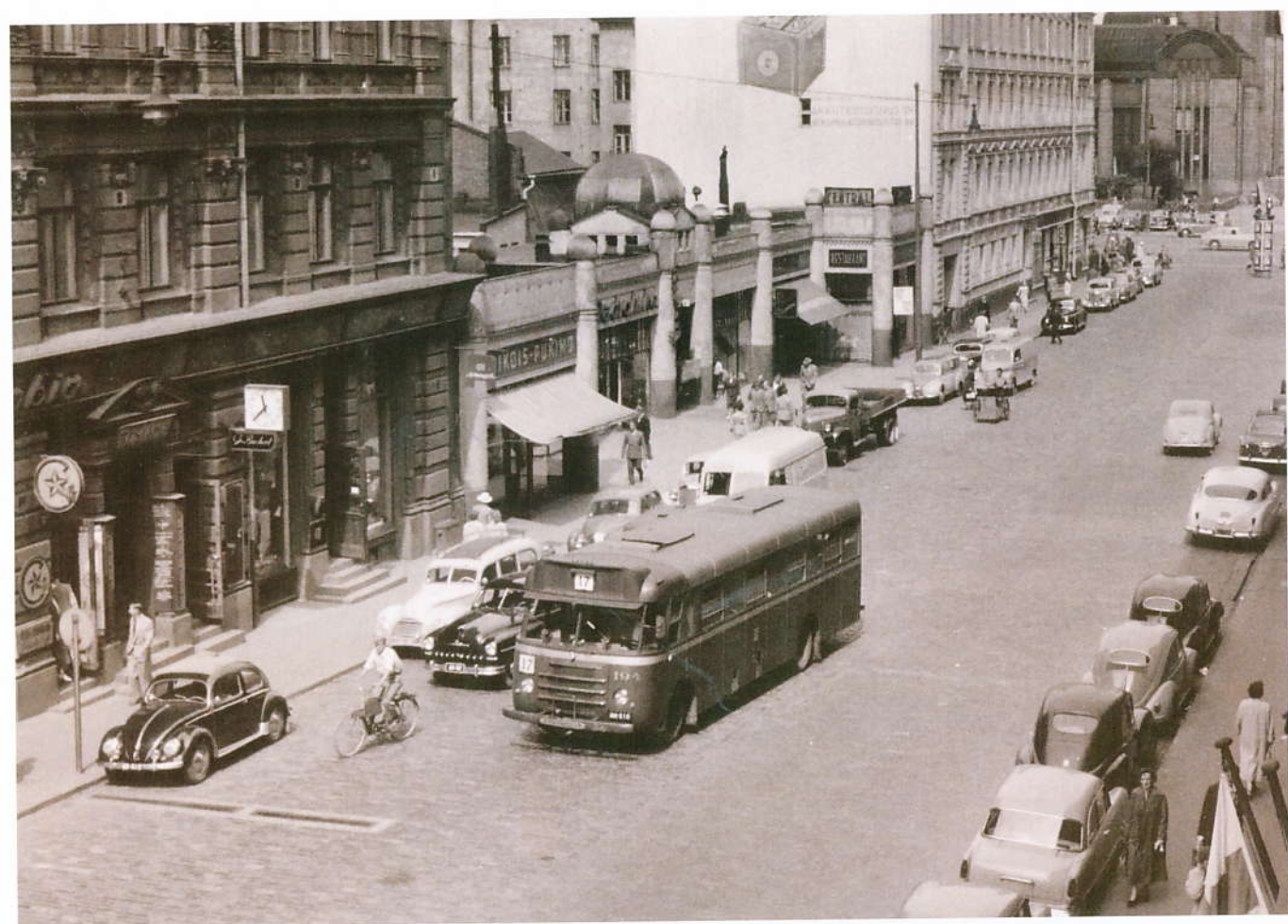
HKL 150 - Ludde - aloitti linjaliikenteessä 13.10.2004.





Ludden ensimmäinen linjarupeama oli linjan 1A aamuruuhka keskiviikkona 13.10.2004. Seuraavan kerran Ludde ajoi linjaliikenteessä perjantaina 15.10. sekä aamu- että iltpäiväruuhkat vuorossa 105. Tällä aukeamalla on nähtävissä tilannekuvia mainitun perjantain aamulta ja iltpäivältä eri puolilta kaunista pääkaupunkiamme. Kuvat Juhana Nordlund.





Kuvassa ylhäällä Keskuskadulla Helsingin kaupungin liikennelaitos 194, Scania-Vabis B62 VE / Helko. Kuva Nasakuva.

Alla HKL-Bussiliikenne 205 Simonkadulla. Kuva Elias Varis, Helsinki.

Viereisellä sivulla Erottajalla Helsingin kaupungin liikennelaitos 204, Scania-Vabis B63 VS / Helko. Kuva Pertti Leinomaen kokoelmasta.



SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 8

Raition edellisissä numeroissa on alettu julkaista kalustoluettelo kaikista HKL:n busseista. Lista etenee seuraavissa numeroissa. Luettelo on laadittu sillä periaatteella, että aluksi on lueteltu peräkkäin kaikki numerolla yksi olleet autot. Sitten siirrytään kakkoseen jne. Lopulta saavutetaan 9933 – HKL:n kaikkien aikojen korkein bussin numero.

Helsingin Raitiotie ja Omnibusbussasakeyhtiö
1936–44
Helsingin kaupungin liikennelaitos
1945–94
HKL-Bussiliikenne 1995–

Kalustoluettelon merkkien selityksiä

NRO = auton HKL-numero. Sama bussi voi esiintyä listalla useamman kerran eri kohdissa, jos sen numeroa on vaihdettu.

Tp = alustatyyppi

N = nokkamallinen,
B = bulldog (etumoottori),
E = hetku (etumoottori),
K = mahuri (keskimoottori),
T = takamoottorinen

Vm = alustan vuosimalli

Va / Ov = varustelutyyppi ja ovikoodi

K = kaupunkibussi,
L = lähiliikenne-/esikaupunkibussi – katuri-istuimet,

S = seutu-/lähiliikennebussi/puolituristi, kuten L mutta korkeat selkänojat,

P = paremmin varusteltu puolituristi,
E = täysturisti

Ovikoodi on esitetty pelkistetyksi kolmella (nivebusseissa neljällä) numerolla – etuovi-keskiövi-takaovi.

1 = kapea ovi,
2 = kaksoisovi,
0 = ei ovea.

Etuovi on yleensä etuakselin etupuolella, keskiövi akselien välissä ja takaovi takaakselin takapuolella. Nokka- ja bulldogmallisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiövi ovat molemmat akselien välisellä alueella.

KOK = auton koko

B = normaali 2-akselinen

T = teliauto

N = nivelauto

M = miniauto

D = midiauto

LK = Lattiakorkeus

4 = korkea

3 = puolimatala

2 = etuovilta keskiöville matala, takaovella 2 askelmaa

1 = kuten edellä, takaovella 1 askelmaa

0 = täysmatala, ei askelmia

VAIHT = vaihteisto

M = mekaaninen,

P = puoliautomaatti ("Wilson"),

AA = automaatti-Allison,

AM = automaatti-Mercedes,

AS = automaatti-Scania,

AV = automaatti-Voith,

AZ = automaatti-ZF,

A = automaatti, muu merkki kuin edellä tai merkki ei tiedossa.

Numero viittaa vaihteiden määrään, jos tiedossa.

KOTTO ja POISTO = käyttöönotto ja poistoajankohta

Numerot ovat järjestyksessä: vuosi, kuukausi, päivä – vvkpp. 00=kuukaudesta tai päivästä ei tietoa. 00 vuosiluvun kohdalla sen sijaan tarkoittaa vuotta 2000.

Päivämäärillä on pyritty kertomaan se koska auto on todellisuudessa otettu liikenteeseen tai poistettu käytöstä. Vanhoista busseista ei kuitenkaan yleensä ole tiedossa kuin HKL:n virallinen pvm. Käyttöönotto on silloin tapahtunut jokin aika päivämäärän jälkeen ja käytöstä poisto on käytännössä saattanut tapahtua jo useita kuukausia aikaisemmin.

HUOM. = muita tietoja ja huomautuksia

< = aikaisemmin / edellinen,

> = myöhemmin / seuraava

jhdpa = ajojohtimien puhdistusauto

Pk = peruskorjattu



NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.	
192	Scania-V	B62-VE	B	54	Helko	K112	B	4	M	20	AL-311	540700	650000		
192	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRD-92	670000	770000		
193	Scania-V	B62-VE	B	54	Helko	K112	B	4	M	20	AL-310	540700	630000		
193	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRD-93	670000	760000		
194	Scania-V	B62-VE	B	54	Helko	K112	B	4	M	20	AM-516	540900	670000		
194	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRH-82	670000	770000		
195	Scania-V	B62-VE	B	54	Helko	K112	B	4	M	20	AN-948	540900	650000		
195	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRH-56	670000	770000		
196	Scania-V	B62-VE	B	54	Helko	K112	B	4	M	20	AN-941	540900	650000		
196	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRH-97	670000	770000		
197	Scania-V	B62-VE	B	54	Helko	K112	B	4	M	20	AO-603	541000	650000		
197	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRH-55	670000	770000		
198	Scania-V	B62-VE	B	54	Helko	K112	B	4	M	20	AO-832	541000	660000		
198	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRK-38	670000	760000		
199	Scania-V	B62-VE	B	54	Helko	K112	B	4	M	20	BB-652	550100	660000		
199	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRK-36	670000	760000		
200	Scania-V	B62-VE	B	54	Helko	K112	B	4	M	20	AE-963	550100	650000		
200	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRK-37	670000	760000		
201	Opel	Blitz	N	36	Kaipio	L10S	B	4	M	26	A-3368	370000?	450000	<Hels.ymp.autol.	
201	Scania-V.	B62-VE	B	52	Ajokki	K112	B	4	M	19	AZ-797	521000	630000		
201	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRU-81	670000	770000		
201	Volvo	B10BLE-CNG-6x2/700+ Volvo (Säffle) 8500													
			T	02		K221	T	2	AZ5		FFJ-861	020500			
202	Reo	2.L 4190	N	36	Autokorirak	L	B	4	M	24	A-2593	370000?	440000		
202	Scania-V.	B62-VE	B	52	Ajokki	K112	B	4	M	19	AZ-841	521000	630000		
202	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRN-97	670000	1770000		
202	Volvo	B10B LE-CNG-6x2/700+ Volvo (Säffle) 8500													
			T	02		K221	T	2	AZ5		FFJ-789	020423			
203	Volvo	B-11	N	37	Autokorirak	L	B	4	M	28	A-3363	370000?	460000		
203	Scania-V.	B62-VE	B	52	Ajokki	K112	B	4	M	19	AZ-842	521000	630000		
203	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRN-96	670000	760000		
203	Volvo	B10B LE-CNG-6x2/700+ Volvo (Säffle) 8500													
			T	02		K221	T	2	AZ5		FFJ-797	020500			



Helsingin kaupungin liikennelaitos 196, Vanaja VLK4-68 / Wiima vuodelta 1967. HKL:n keski-moottori-Vanajien moottori oli Leyland O.680. Kuva Helsingin kaupungin tiedotustoimisto.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 198, Vanaja VLK4-68 / Wiima vuodelta 1967. Kuva HKL:n museo.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 200 (BRK-37), Vanaja VLK4-68 / Wiima vuodelta 1967 Hietalahdessa. Kuva HKL:n museo.



HKL-Bussiliikenteen Volvo B10BLE 6x2 CNG / Volvo 8500LE -autoja Ruskeasuolla. Kuva Juhana Nordlund 12.9.2004.



NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.	
204	Volvo	LV75	N	34	Autok.tehd.	L	B	4	M	22	A-3288	370000?	390000		
204	Scania-V.	B63-VS	B	52	Helko	K112	B	4	M	22	BA-327	521100	620000		
204	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRN-95	670000	760000		
204	Volvo	B10B LE-CNG-6x2/700+ Volvo (Säffle) 8500													
			T	02		K221	T	2	AZ5		FFJ-785	020500			
205	Diamond		N	32		L	B	4	M		A-3244	370000?	Irtokilvet	440000	
205	Scania-V.	B63-VS	B	52	Helko	K122	B	4	M	22	BA-409	521100	Irtokilvet	630000	
205	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRU-24	670000	Irtokilvet	770000	
205	Volvo	B10B LE-CNG-6x2/700+ Volvo (Säffle) 8500													
			T	02		K221	T	2	AZ5		FFJ-787	020500			
206	Volvo	LV78	N	32	Autokorirak	L	B	4	M	20	A-3140	370000?	Irtokilvet	440000	
206	Scania-V.	B63-VS	B	52	Helko	K122	B	4	M	22	BA-410	521100	Irtokilvet	630000	
206	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRU-25	670000	Irtokilvet	770000	
206	Volvo	B10B LE-CNG-6x2/700+ Volvo (Säffle) 8500													
			T	02		K221	T	2	AZ5		FFJ-799	020500			
207	Volvo	LV75	N	34	Autok.tehd.	L	B	4	M	22	A-3275	370000?	Irtokilvet	440000	
207	Scania-V.	B63-VS	B	52	Helko	K122	B	4	M	22	BA-505	521200	Irtokilvet	630000	
207	Vanaja	VLK-4	K	67	Wiima	K222	B	4	P4	28	BRU-12	670000	Irtokilvet	770000	
207	Volvo	B10B LE-CNG-6x2/700+ Volvo (Säffle) 8500													
			T	02		K221	T	2	AZ5		FFJ-786	020500			
208	Volvo	LV72-74	N	33	Autokorirak	L	B	4	M	20	A-3121	370000?	Irtokilvet	450000	
208	Scania-V.	B63-VS	B	52	Helko	K122	B	4	M	22	BA-740	521200	Irtokilvet	630000	
208	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima	K222	B	4	P4	30	BGE-62	661100	Irtokilvet	760000	
208	Volvo	B10B LE-CNG-6x2/700+ Volvo (Säffle) 8500													
			T	02		K221	T	2	AZ5		FFJ-791	020500			
209	M.A.N.	DO524	N	36	Autokorirak	L	B	4	M	24	A-4595	370000?	Irtokilvet	450000	
209	Scania-V.	B63-VS	B	52	Helko	K122	B	4	M	22	BA-739	521200	Irtokilvet	610000	
209	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima	K222	B	4	P4	30	BGN-51	661200	Irtokilvet	760000	
209	Volvo	B10B LE-CNG-6x2/700+ Volvo (Säffle) 8500													
			T	02		K221	T	2	AZ5		FFJ-784	020500			
210	Volvo	LV72-74	N	34	Kaipio	L	B	4	M	24	A-3261	370000?	Irtokilvet	440000	
210	Volvo	B617	B	53	Valmet	K112	B	4	M	19	BB-115	530200	Irtokilvet	640000	
210	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima	K222	B	4	P4	30	BGE-63	661100	Irtokilvet	760000	
210	Volvo	B10B LE-CNG-6x2/700+ Volvo (Säffle) 8500													
			T	02		K221	T	2	AZ5		FFJ-798	020500			
211	Opel	Blitz	N	36	Kaipio	L	B	4	M	25	A-3158	370000?	Irtokilvet	440000	
211	Volvo	B617	B	53	Valmet	K112	B	4	M	19	BB-116	530200	Irtokilvet	640000	
211	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima	K222	B	4	P4	30	BGN-52	661200	Irtokilvet	760000	
211	Volvo	B10B LE-CNG-6x2/700+ Volvo (Säffle) 8500													
			T	02		K221	T	2	AZ5		FFJ-788	020500			



HKL 211, Vanaja VLK4-68/Wiima vuodelta 1966 Töölön tullin huoltoasemalla 8. 1. 1968. Kuva HKL:n museo.

HKL-Bussiliikenne 201, Volvo B10B LE 6x2 CNG / Volvo 8500LE Kaisaniemenkadulla. Kuva Elias Varis, Helsinki

IHL-Bussiliikenne 204 Keskuskadun ja Kaivokadun risteuksen luona linjalla 18. Kuva Juhana Nordlund 18.9.2004.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 203, Scania-Vabis B62 VE / Ajokki vuodelta 1952. Kuva Bo Ahlnäs, Helsinki.

Sisäkuva HKL 206:sta. Huomaa ainoan lastenvaunutilan sijainti bussin takana. Kuva Pertti Leinomäki 24.5. 1976.

Kuvassa vasemmalla linjalla 35 HKL 208, Scania-Vabis B63-VS / Helko vuodelta 1952. Etualalla erikoinen HKL 4, Sisu B-77ST / Helko Marjaniemen linjalla 33. Kuva Nasakuva.



PÄÄTEPYSÄKKI



Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Jos haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tai muuten alaa lähellä olevista tapahtumista, se käy päinsä sähköpostitse. Jollet vielä ole mukana, Sinun on ensiksi ilmoitettava ringiin liittymisestä yhdistyksen sihteerille sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi. Muihin osoitteisiin lähetettyjä viestejä ei oteta huomioon. Samalla

suostut siihen, että sähköpostiyhteystietosi välittyy kaikille mukana oleville. Tähän ringiin voivat tulla vain SRS:n jäsenet, eivät seuran ulkopuoliset. Muistakaa: kukaan ei ole tässä systeemissä automaattisesti mukana, vaan ainoastaan ne, jotka sähköpostitse ilmoittautuvat yllämainittuun sähköpostiosoitteeseen. Yksi ilmoittautuminen riittää. Jos haluat ero-

ta ringistä, siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

Tämä palvelu toimii täydentävänä välineenä RAITION ja SRS:n verkkosivujen rinnalla. Sähköpostiringi ei korvaa sen enempää jäsenlehteä kuin internetsivujakaan.

KEVÄTKOKOUS 2005

Suomen Raitiotieseura ry:n kevätkokous 2005 pidetään sunnuntaina 27.2.2005 Helsingin Raitioliikennemuseolla alkaen klo 13.00.

Syysyllä 2004 ehti muutaman kerran Variotram liikkua myös linjalla 8.
Kuva Jarkko Nyman 3.10.2004, Helsinki.



Neliakseliset vaunut palasivat linjaliikenteeseen tiistaina 16.11.2004. Kuvassa saksisankavirroittimella varustettu HKL 13 linjalla 2. Kuva Jarkko Nyman.

LINJAT

HKL-Raitioliikenteen normaalia käytännöstä, jossa vuoro ajaa vain yhtä linjaa, poiketen ajaa vuoro 12 seuraavasti:

Ulosajo KH (Koskelan halli) 6.01, sieltä linjaa 6 lähdöt HIE (Hietalahti) 6.31, ARB (Arabianranta) 6.58, HIE 7.32, ARB 8.06, HIE 8.41, josta hallikilvillä linjan 8 pääte pysäkin PVK (Paavalin kirkko) kautta VH:n (Vallilan halli) pihalle 9.07. Lähtö VH 9.33 linjaa 2 RT:lle (Rautatien tontti), minkä jälkeen ajaa loppupäivän linjaa 2.

HKL-Bussiliikenne aloitti liikennöinnin muutamalla uudella palvelulinjalla 1.10.2004. Joillekin linjoille kalustoksi tuli yllättäen Porin Linjat Oy:ltä vuokrattuja Neoplan N8008 / 420 -matalalattiamidibusseja. Autot liikkuvat samoissa väreissä kuin aikanaan Porissa. Porilaisia autoja on vuokrattu kaksi kappaletta, Porin Linjat Oy 14 ja 20. Autojen keulaan on lisätty Helsingin kaupungin vaakuna ja myöhemmin etukulmaan ovat ilmestyneet nrot 83 ja 84.

Raitiolinjat 3T ja 6 ajoivat Hakaniemestä Rautatien tontille Vilhonkadun ja Mikonkadun kautta keskiviikkona 20.10. klo 18 alkaen yöliikenteen loppuun asti. Kaisaniemen pysäkki keskustan suuntaan ajettaessa oli pois käytöstä.

Poikkeusjärjestely johtui Kaisaniemenkadun sähköstöistä.

Raitioliikenne Katajanokan terminaalille on tarkoitus turvata jatkossa uudella linjalla 4T, Katajanokka (terminaali) - Munkkiniemi. Linjalla liikennöisi noin joka toinen nelosen vuoro nykyisinä linjan 2 liikennöintiä aikoina. Lautakunta palautti asian kuitenkin uudelleen valmisteltavaksi eikä lehteä tehtäessä ollut lopullista selvyyttä, miten terminaalien raitioliikennenyhteys jatkossa hoidetaan.

Raitiolinjalle 1 tuli 11.10. alkaen uusi lähtö Kauppatorilta klo 14.49 vuorolla 105. Vuorossa 15.11. alkaen säännöllisesti havaittu HKL 150 eli Ludde.

METRO

22.10.2004 tuli vastaan metrovaunu lavettikuljetuksena Itäväylää itään päin vähän Helsingin rajan jälkeen. 26.10. Metrovaunu 175 kuljetettiin Talgo Oy:lle Otanmäkeen. Lieneekö 22.10. kuljetettu ollut 176?



JUUTA KALUSTOA

Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab, useita uusia Scania L94UB 4x2- ja Scania L94UB 6x2*4 / Lahti Scala -autoja, havaintoja lähinnä Ilmalan varikolta sekä auton 802 osalta myös Helsingin linjalta 64. Pohjolan Liikenteen verkkosivujen mukaan hankintaan sisältyy sama määrä myös Volvoja.

Connex Finland Oy: Lukuisia Scania L94 UB 6x2*4 / Ikarus E94 (face-lift) havaittu Ruskeasuolla korihuoltopisteen pihalla.

HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Variotram 233 oli raitiolinjalla 1A keskiviikkona 8.9.2004 iltapäivällä. Vuoronumerokyltissä luki 102. Variotrameja oli kyseisenä ajankohtana runsaasti liikenteessä muilla linjoilla. Linjan 10 lisäksi linjoilla 3B ja 3T niitä kulki useita ja samoin linjalla 4, jolla niitä oli poikkeuksellisesti jopa kuusi kappaletta. Päivää aiemmin, tiistaina 7.9.2004 iltapäivällä, linjalla 6 kulki ainakin kaksi matalalattivaunua.

Variotram 220 raitiolinjan 4 vuorossa 47 joutui työntöhommiin keskiviikkona 8.9.2004, kun linjalla 2 ollut vaunu NrI 53 hajosi Kruunuvuorenkadulla Katajanokalla noin klo 15. Perässä tulleet neloslinjan vaunut myöhästyivät pahasti, sillä hajonneen vaunun kytkeminen kiinni Varioon kesti yllättävän kauan. Tulipa lopulta jopa H055 apuun siireenit soiden, mutta juuri silloin neljän kuljettajan oli yhteistoimin onnistunut saada vaunut kiinni toisiinsa. Hajonnut vaunu työnnettiin kakkosen pääte pysäkin kautta pois Katajanokalta ja Senaatintorin kohdalla Aleksilta Snellmaninkadulle kohti Hakaniemeä.

Laihiannivelet ovat jälleen palanneet liikenteeseen, sillä Karia -vaunu nro 14 oli ajossa Helsinginkadulla puolen päivän aikoihin sunnuntaina 26.9.2004 – tosin tilausajossa.

Sunnuntain ratoksi 3.10. linjalla 8 kaksi Variota eli 212 vuorossa 81 ja 224 vuorossa 85. Muut vaunut perinteisempiä: 41 (v 82), 31 (v 83), 35 (v 84) ja 58 (v 86).

Ludwigshafenin koevaunu on HKL 150 havaittu tilausajossa maanantaina 4.10. kello 14.10 aikoihin Helsinginkadulla matkalla Kalliosta Töölöön.

Raitiotien ajohodot putosivat Arkadiankadulle Eläinmuseon edustalla tiistaina 5.10. ilmeisesti noin kahden aikoihin.

Vielä puoli viideltä oli osuudella jumissa linjalla 3T vaunu 82 Eläinmuseon pysäkillä ja linjalla 3B vaunu 87 Kauppakorkean pysäkillä ja 233 Sammonkadun risteyksessä. Myös poliiseja oli paikalla runsaasti. Myöhemmät kolmosen vuorot kulkivat Etu-Töölön ohi Mannerheimintietä.

5.10. n. klo 8.20 tuli Pasilansillalla havainnoijaa ensimmäistä kertaa vastaan Variotram (228) normaalivuorossa linjalla 7A. Kuljettaja ajoi vaunua melko varovaisesti ja hitaasti, ja seuraavan vuoron vaunu oli jo perässä.

Lauantaina 9.10.04 n. klo 10.45 hajosi raiteiden imulakaisuautosta kardaani Tukholmankadulla Sairaanhoidajaopiston luona. Auto jämähti siihen odottamaan hinausautoa. Nelosen liikenne ohjattiin jonkin aikaan Kuusitien silmukkaan.

HKL 150 eli Ludde oli lokakuun alkupuolella (esimerkiksi 11.10.) koulutusajossa. Vaunu liikkui linjan 1A reitillä edestakaisin ilman matkustajia. Matkustajaliikenne alkoi keskiviikkona 13.10.2004. Vaunu sijoitettiin vuoron 105 aamuruuhkaan.



Suomen Turistiauto Oy 9708 (ent. 152), Volvo B10B LE-VTA3301-6x2 / Carrus K204 City L vuodelta 1997. STA:n autojen numeroita alettiin syksystä 2004 alkaen numeroida samaan sarjaan HKL-Bussiliikenteen kanssa, koska nämä liikenteenharjoittajat yhdistetään Helsingin Bussiliikenne Oy -nimiseksi yhtiöksi. Kuva Juhana Nordlund 27.11.2004, Helsinki

HKL 150 eli Ludde oli linjalla 1A perjantaina 15.10. myös iltapäiväliikenteessä. Aikataulusta jäljessä olemisen takia yksi käynti Käpylässä jäi tosin väliin ja Ludde kävi kääntymässä Paavalin kirkolla ja paineli illan viimeiselle visiitilleen Eirassa. Harrastajien lisäksi vaunu puhutti ja ihastutti lukuisia matkustajia.

15.10. klo 16 – 17 havainnot linjalla 1A vain kahdeksan vaunua (35, 46, 60, 68, 76, 77, 106 ja 110). Yhdeksäs eli Ludde ei ollut ajossa havainnointihetkellä havainnointipisteessä.

KH:n pihalla laihialaiset 3, 8, 9, 11, 25 ja 30 (jossakin muualla siis 10, 13 ja 14 – ehkäpä sisällä – sekä Tallinnassa 12). Pihalla myös

nivel 45 koeajokilvin uusissa, mutta perinteisissä maaleissa, eli poissa on keltainen helma.

Vaunu 3 odottanee romutusta, koska se on yksinään siirretty vanhalle romuraiteelle aidan viereen. Sehän päätti uransa rajussa kolarissa, jonka seurauksena etuovi ja osa oven jälkeistä sivuseinää tuhoutunut.

Variotram 221 oli linjalla 8 sunnuntaina 17.10.2004. Kylteissä luki ”8 Vallila Vallgården”, ruotsinkielinen nimi määräisessä muodossa, mikä ei kuitenkaan ole kaupunginosan virallinen nimi, vaikka en-päätte monen muun nimen perään kuuluukin. Lisäksi löytyy myös yksi uusituilla kilpilaiteilla oleva Nr II+, jonka Vallila-suunnan ruotsinkielinen osuus toistaa ensin pienellä linjanumeron 8,

ja sen perässä Vallilana on ruotsiksi tupla-virheellinen muoto: ”Vallgården”

Tiistaina 19.10. kello kymmenen aikoihin oli peruskorjattu vaunu NrII+ 103 koeajossa Arabiassa. Vaunussa on samanlaiset kilvet kuin vaunuissa 93, 95, ym.

Vaunu 99 on syksyllä valmistunut pluskorjauksesta. Plussauksesta valmistumatta ovat enää NrII-vaunut 75, 96, 105 ja 107.

Keskiviikkona 20.10. iltaruuhkassa raitiolinjalla 1A liikennöi paitsi vaunu 150 myös Variotramit 229 ja 214.

Variotram 236 oli la 6.11.2004 hajonnut ilmeisesti linjalle 6 ja seiso i n. klo 16.30 pimeänä Lautatarhantien pysäkillä keskustaan päin takana olevan linjan 8 vaunun valmistautuessa työntämään. Hieman myöhemmin NrI 59 työnsi saksanseisijan Helsinginkadulle jossa myös H355 oli avustamassa. Linja 6 oli hetken poikkeusreitillä Sturenkatu – Läntinen Brahenkatu – Helsinginkatu.

Maanantaina 1.11. arviolta kello 15 suistui numeroltaan tuntematon Vario-vaunu kiskoilta Mannerheimintien ja Tukholmankadun risteyksessä. Vaunu oli linjalla 4 Munkkiniemen suuntaan menossa, ja tapahtuneen vuoksi bussiliikenne Mannerheimintietä etelään oli poikkeusreiteillä (kaikki ajoneuvo-liikenne poikki). Linjat 4 ja 10 kääntyivät Töölön halleilla. Kello 16 aikoihin tilanne oli selvinnyt, ja Munkkiniemen radalla havaittiin muun muassa radanpuhdistusvaunu 2118.

Torstaina 11.11. kello 11 – 12 aikoihin oli liikenteessä ainakin viisi Nr-vaunua koulutusajossa, vaunut 37, 39, 62, 74 ja 101.

Tiistaina aamulla 16.11.2004 linjalla 1A havaittiin Laihialainen nro 14. Myöhemmin aamupäivällä (klo 11.07) Kaivokadulla nähtiin HKL 13 linjalla 2. Näin ollen Laihialaiset ovat tulleet takaisin ajoon liki puolen vuoden tauon jälkeen.

NrI HKL 45 nähtiin tiistaina 16.11.2004 linjalla 4 täyskorjattuna ilman keltaista helman alaosaa. Näin yksi erikoisuus raitiovaunujemme värimaailmassa on jäänyt historiaan.

Vaunu 96 on havaittu 22.11. kello 14.05 koeajolla, kääntymässä Kaivokadulta Lasipalatsille.

Vaunu on valmistunut plussauksesta, ja siinä on samanlaiset nestekidekilvet kuin mm. vaunussa 98.

STA:n autoja on marraskuusta alkaen johdonmukaisesti alettu numeroida HKL-sarjaan seuraavan kaavan mukaan:

1 - 5 ->	9523 - 9527	211 - 229 ->	9856 - 9874	310 ->	5010
6 - 9 ->	9711 - 9714	230 - 244 ->	9938 - 9952	311 ->	5011
10 - 15 ->	136 - 141	245 - 246 ->	71 - 72	312 ->	5012
20 - 23 ->	126 - 129	247 - 248 ->	73 - 74	340 ->	5013
24 - 25 ->	273 - 274	251 - 260 ->	9309 - 9318	360 ->	5014
26 - 27 ->	275 - 276	261 - 265 ->	9412 - 9416	450 ->	5015
28 - 34 ->	317 - 323	266 - 267 ->	9417 - 9418	451 ->	5016
106 - 120 ->	9202 - 9217	268 - 282 ->	9528 - 9542	320 - 325 ->	5017 - 5022
121 - 125 ->	9319 - 9323	283 - 287 ->	9626 - 9630	328 ->	5024
126 - 140 ->	9631 - 9645	288 - 291 ->	9715 - 9718	329 ->	5025
150 ->	316	292 - 297 ->	130 - 135	401 ->	142
151 - 154 ->	9707 - 9710	301 ->	5001	402 ->	277
155 - 158 ->	9934 - 9937	302 ->	5002	404 ->	278
159 - 166 ->	55 - 62	303 ->	5003	421 ->	9324
167 - 174 ->	47 - 54	304 ->	5004	450 ->	5015
175 - 183 ->	63 - 70	305 ->	5005	451 ->	5016
190 - 191 ->	124 - 125	306 ->	5006		
192 - 193 ->	271 - 272	307 ->	5007		
201 - 210 (pl. WL:lle myydyt) ->		308 ->	5008		
	9302 - 9308	309 ->	5009		

Ideana on, että Helsingin Bussiliikenne Oy:llä on 1.1.2005 alkaen yhtenäinen numerosarja.

Keskiviikkona 24.11.2004 linjalla 2 liikenteessä Karia-vaunut 8 ja 14.

Nivelraitiovaunu 78 palasi takaisin Talgo Oy:ltä Otanmäeltä Koskelan hallille keskiviikkoiltana 24.11.2004 klo 21.30.

HKL 150 oli pudonnut kiskoilta Paavalin kirkon kohdalla 25.11.2004 hieman ennen kello kolmea iltapäivällä. Vaunu oli tulossa Koskelan hallin suunnasta, kilvetetty linjalle 1 ja kääntynyt jo osittain Sturenkadun suuntaan; keskiteliä nostettiin takaisin paikalleen n. klo 15. Vaunun takana oli n. 20 raitiovaunun jono odottamassa, joten iltapäiväruuhkan vuorot taisivat olla hieman myöhässä aikataulustaan.

Linja 6 ajoi keskustasta tullessa poikkeusreittiä Paavalin kirkolta Sturenkadulle ja sieltä Kallion kautta Hakaniemeen linjan 1/1A reittiä.

Torstaina 25.11. lähtivät vaunut 14 ja 8 Koskelan hallista linjalle 2 noin kello 9.25 ja 9.40.

Perjantaina 26.11.2004 linjalla 2 vaunut 8 ja 4 sekä 1A:lla aamulla vaunu 13. Siis kolme Laihialaista samana päivänä.

Tiistaina 14.9. syttyi HKL-Bli:n bussi seutulinjalla 109 palaamaan Länsiväylällä, Lapinlahden sillalla.

Palon "uhri" oli ilmeisesti nro 8 / ZIX-286 koska lehtikuvien mukaan kyseessä oli Ikarus / Scania vm. 2000, eli auto sarjasta 4-8 ja maanantaina 20.9. havaittiin seutulinjalla 109 autot 4,5,6 ja 7. Auton 8 palo sai alkunsa turbosta. Nro 8 oli 4 vuotta seutulinjalla 132 Westendin Linjan vuokraama, kunnes Connex sai tämän linjan 14.8.



HKL-Bussiliikenne on antanut STA:lta vuokratuille laatikko-Wiimoille (STA 106-110) omat HKL-järjestysnumerot. Vuosimallin 1992 autot numeroitiin 91-sarjaan ja saivat seuraavat numerot: HKL 9139 (ex. STA 109), 9138 (ex. 107), 9137 (ex. 108), 9140 (ex. 110), 9141 (ex. 106). Kyljissä ja perässä autoissa on mm. 1990-luvun loppupuolen autoista tutut kultanumerot, mutta keulassa numero on toisenlaisella, valkoisella kirjaintyypillä. Sitten autot on numeroitu todellisen vuosimallinsa mukaisesti 92-sarjaan.

Esijokeri 550:llä outo auto 4.10.2004: HKL-Bussiliikenne 22 (Volvo 7000).

Perjantaina 15.10.2004 esijokeri 550:llä iltapäivällä korkealattainen bussi: STA:lta vuokrattu 9138.

Marraskuun jälkipuoliskolla on havaittu Pohjolan Liikenteen hoitamalla Helsingin linjalla 64 useaan otteeseen auto 802, Scania L94UB 6x2*4 / Lahti Scala vm. 2004. Pohjolan OmniCityjä (tai joku niistä) on nähty syksyn mittaan useankin otteeseen koulutusajossa, mutta tietävästi myös seutulinjan 160 jollain versiolla.

HÄMEENLINNA

Vekka Liikenne Oy:n varikolla näytti loka-kuun puolessa välissä seisovan entinen Arrivan matala Scania N113CLB-LG / Wiima K202 (7027), joka on valmistunut keväällä 1992. Auto tulee myöhemmin Hämeenlinnan kaupunkiliikenteeseen. Auton ensimmäinen omistaja Tanskassa oli Unibus.

PORI

Porin Linjat Oy:lle luovutettiin lokakuun lopulla kaksi Scania L94UB4x2 / Lahti Scalaa, jotka saivat nrot 44 ja 45. Seuraavat kaksi on tarkoitus luovuttaa vuoden 2005 alussa ja vielä yksi seuraavana syksynä.

TURKU

Kalustoasiaa Turusta: LS-Liikennelinjojen yhtiöt ovat saaneet Tanskasta nk. Tanskan-dogeja ajoon. Liikenteessä tähän mennessä havaitut: YFR-695 Raision Linja 84, YFR-696 Citybus 232, YFR-697 Citybus, Muurinen numerot YFR-700 105, YFR-701 118, YFR-702 120 ja YFR-703 128, YFR-704 46 ja YFR-705 47 Jalobus, YFR-879 514 ja YFR-779 515 Lasse Julin. Kaikki ovat Aabenraa / Volvoja vuodelta 1995. Autoissa 232 ja 105 istuimet ovat korkeaselkäistä mallia, muissa kovat penkit.

Muutamat firmat ovat saaneet myös 8700-teliautoja: Nyholm EXE-352 77, APF-410 129 Muurinen.

Linjalla 1 27.9.2004 seuraavanlaisia autoja: Oy Andersson Ab:n Ikaruksista JCX-997 17, TIN-866 19, KGV-252 16 ja Scala TPG-808 ja alihankkija Mikko Rindellillä myös uusi auto, Scala TPG-784. Viimeksi mainituissa on ledikilvet ja ilmastointilaitte.

Porin Linjat Oy 44, Scania L94 UB 4x2 / Lahti Scala vm. 2004. Kuva Juhana Nordlund 27.10.2004, Pori.



matkustamo erittäin hieno: varustettu paikakokohtaisella raitisilmasuuttimilla, katon rajassa hattuhyllyt, penkit käsinoja-mallia. 10-linjalla ex HKL BFM-914, Wima / Volvo.

Turun kaupunginhallitus palautti museoraitiovaunuasian uuteen valmisteluun. Turun kaupunginhallitus palautti kokouksessaan 27.9 museoraitiovaunuasian uuteen virkamiesvalmisteluun. Linkki pöytäkirjaan: <http://www.turku.fi/ah/kh/2004/0927028t/1025083.htm>

Kaupunginhallitus edellytti, että uudeen valmistelussa museoraitiovaunuihin ja museoraitiotiehen suhtaudutaan myönteisemmin ja mm. vaunujen säilytyspaikan vuokrauskysymys ratkaistaan.

Kaupunginhallituksen jäseniin yhteyttä ottaneiden raitiotieharrastajien kannanotot ilmeisesti myös vaikuttivat joidenkin kaupunginhallituksen edustajien kantoihin.

LÄHIJUNA

Toisen tiluserän Sm4-junia on näkynyt varsinkin A- ja M-junissa 24.8.2004 alkaen. Havaintoja on jopa viikonlopulta.

Tikkurilan-Keravan kaupunkirata liikenteelle sunnuntaina 15.8. Kaupunkiradan valmistumista juhlittiin maanantaina 16. elokuuta Tikkurilassa ja Keravalla sekä niiden välisillä asemilla. Kaikilla asemilla tarjoihtiin kahvia ja mehua klo 7-18. Lisäksi Vallinon tulevan aseman kohdalla Leppäkorven puolella oli tarjoihua klo 16-18.

VR:n kaupunkijunaan voi tutustua Keravan asemalla klo 9.30-14.30. Puhallinyhtye Sinettiseitsikko soitti asemalla klo 7-9 ja 16-18. Tikkurilassa sambaryhmä Alegria esiintyi aamulla ja iltapäivällä. Yleisö oli tervetullut myös kaupunkiradan virallisiin avajaisiin Tikkurilaan klo 11.45-12.00 ja Keravalle klo 12.15-13.00. Tikkurilassa tilaisuuden avasi Vantaan kaupunginjohtaja Juhani Paajanen ja Keravalla kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Markku Liimatainen. Musiikista vastasi Sinettiseitsikko.

Helsingin ja Keravan välisten K-junien vuoroväli lyheni 20 minuutista 10 minuuttiin arkisin ruuhka-aikoina noin klo 6-9 ja 15-18. Muina aikoina junat kulkevat kuten aikaisemmin, päivisin 20 minuutin välein ja iltaisin sekä sunnuntaisin puolen tunnin välein. K-junat alkoivat pysähtyä Oulunkylässä, jolloin vaihtoyhteydet Jokeri-bussilinjalta paranevat. Helsingin ja Hiekkaharjun välillä kulkevat P-junat korvattiin Helsingin ja Tikkurilan välillä kulkevilla I-junilla 15.8. alkaen. I-junat alkoivat liikennöidä maanantaista perjantaihin ruuhka-aikoina 10 minuutin välein

ja muina aikoina kuten P-junat nykyisin. Myös Keravan N-junien aikatauluihin tuli minuuttitarkistuksia 15. elokuuta.

ULKOMAAT

Arkangelin raitiotiet on lakkautettu 8.9.2004 erään venäläisen internet-sivuston (www.parovoz.com/electro) mukaan. Sikäli kuin tieto lakkautuksesta on oikea, Helsinki on nyt maailman toiseksi pohjoisin raitiotiekaupunki Norjan Trondheimin jälkeen.

Münchenistä käytettyinä Tukholmaan tuotuja X420- eli entisiä Deutsche Bahnin BR420 -junia näkee nykyään ajossa myös viikonloppuisin. Aikaisemmin nämä 1970-luvun alun junat olivat ajossa lähinnä vain ruuhka-aikoina, mutta nyttemmin niitä näkee myös viikonloppuisin liikenteessä X1- ja X10-junien seassa. Vaikka X420 -junia onkin muutettu ulkoisesti melkoisesti tukholmalaiseen asuun, niin sisätiloiltaan junat ovat edelleenkin lähes samanlaisia kuin ollessaan liikenteessä Münchenissä. Saksankielisiä tarjoja näkeekin varsin runsaasti junan sisätiloissa. Vaikka junat ovatkin Tukholman lähiliikennejunista vastaavan Citypendelin ajossa, niin näiden X420 -junien omistaja on kuitenkin Deutsche Bahn AG:n tytäryhtiö DB Regio Sverige AB.

Oslon asukkaiden kahden vuoden lobbauskampanja on tuottanut tulosta. Kjelsåsin vuonna 2002 suljettu raitiolinja avataan uudelleen maanantaina 22.11.2004.

Linjan huonokuntoiset raideosuudet on kunnostettu. Sunnuntaina 21.11. järjestetään kansanjuhla ja ilmaisia koeajoja avajaisten kunniaksi.

Raitiovaununlinjan lakkauttaminen osuudella johti matkustajamäärien ja lipputulosten romahdukseen sekä Oslo Sporveierin kulujen nousuun. Korvaava bussilinja tuli kalliimmaksi kuin raitiovaunujen ajaminen. Oslon asukkaiden sekä paikallisten raideliikenneharrastajien ja raideliikenteen kannattajien onnistuneesta kampanjasta kannattaa myös Suomessa ottaa oppia.

Lähde: www.bytrafikk.org

Oslossa metrolinjaa 4 alettiin 22.11. alkaen jälleen liikennöidä Kolsåsiin asti.

AS Oslo Sporveier ja Akershusin kunta ovat sopineet liikennöinnistä ilmeisesti ainakin vuoden 2005 loppuun. Väliä Bekkestua - Kolsås on liikennöity syöttöbusseilla 1.8.2003 alkaen.

HKL-Bussiliikenteen ja Suomen Turistiauto Oy:n yhdistämisen tuloksena syntyvän uuden yhtiön nimeksi tulee Helsingin Bussiliikenne Oy. Uusi yhtiö aloittaa toimintansa 1.1.2005.

HKL:n kuljettajien työnseisauksen vuoksi Helsingin joukkoliikenne pysähtyi suureksi osaksi maanantaina 13.9. aamuyöstä klo 3.00 alkaen yöliikenteen loppuun. Lakko koski metroa, raitiovaunuja ja HKL-Bussiliikenteen liikennöimä bussilinjoja. Muut kuin HKL:n liikennöimät bussilinjat toimivat normaalisti. Myös Suomen Turistiauto Oy:n linjat liikennöivät.

Tekstiviestilipulla voi maanantaista 1. marraskuuta alkaen matkustaa myös metron itäisillä liityntälinjoilla (ei N-yölinjoilla), satamien bussilinjoilla 13, 15 ja 15A sekä lähijunissa Helsingin sisäisillä matkoilla. Laajennuskokeilulla kerätään tietoa kännykkälipun soveltumisesta koko pääkaupunkiseudun liikenteeseen. Jatkotoimista päätetään noin neljä kuukautta kestävä kokeilun perusteella. Ennen tuota lippu on käynyt vain metrossa, raitiovaunuissa ja Suomenlinnan lautalla.

Samalla kännykkälippu tuli yötaksan piiriin eli sen voi ostaa myös klo 2.00-4.30. Yötaksalla on käyttöä lähinnä VR:n lähijunien yöliikenteessä ja kokeilulla halutaan selvittää, vähentääkö tekstiviestilippu ruuhkia lähijunaliikenteen porttirahastuksessa.

Tunnin voimassa oleva kännykkälippu maksaa 1,90 euroa, yötaksan voimassaolokana 3 euroa. Viestinvälitysmaksut sisältyvät lipun hintaan. Ostetut liput veloitetaan puhelinlaskun yhteydessä.

Lippu tilataan lähettämällä tekstiviesti A 641 (ruotsinkielinen lippu AS 641) numeroon 16353. Lippu tulee paluuviestinä. Se on hankittava ennen junaan, raitiovaunuun, bussiin, metron laiturialueelle tai lauttaan astumista.

RAITIOLINJAN ARABIANRANTA - PASILA - MEILAHTI IDEASUUNNITELMA Keväällä 2004 joukkoliikennelautakunta hyväksyi Helsingin joukkoliikenteen liikennevision vuodelle 2012. Siinä todetaan mm, että "Raideliikenteen merkitys kantakaupungissa on kasvanut: linja 9 on ollut toiminnassa jo vuosia. Jätkäsaari on saatettu raitioliikenteen piiriin ja Arabianrannasta on raitioliikenneyhteys Pasilaan."

Ajatus Arabianrannan raitioyhteydestä Pasilaan liittyy tarpeeseen parantaa Pasilan yhteyksiä eri puolille ja varsinkin sen lähialueille. Pasila on hyvin keskeinen ja käytetty vaihtopaikka liikuttaessa esikaupunkialueilta

kantakaupunkiin ja myös kantakaupungin eri kaupunginosien välillä. Vaihtomahdollisuudet tulevat kehittämään vireillä olevien suunnitelmien mukaan entistä monipuolisemmiksi. Pasila on myös laaja ja kasvava työpaikka-alue ja palvelukeskus.

Arabianrannan kasvava kaupunginosa tarvitsee kehityäkseen ja toimiakseen monipuoliset joukkoliikennetytydet. Linja 6 tarjoaa hyvätasoi-sen yhteyden keskustan suuntaan. Arabianrannasta Pasilan kautta Meilahteen liikennöivä raitiolinja parantaisi tuntuvasti kantakaupungin pohjoisosan poikittaisyhteyksiä. Alustavien tarkastelujen perusteella linjan matkustajamäärä olisi niin suuri, että hankkeen jatkosuunnittelu on perusteltu.

(Liitteenä olevassa) LT-konsulttien laatimassa raportissa on kuvattu uuden linjan linjausmahdollisuuksia ja arvioitu alustavasti sen tarvitseman radan toteuttamiskustannuksia välillä Pasila - Arabianranta. Tässä vaiheessa vielä ideatasoisen suunnitelman jatkokehittely tulee tapahtumaan osana valmisteltavana olevaa raitioliikenteen kehittämissuunnitelmaa. Kehittämissuunnitelma valmistuu ensi vuoden aikana ja sen perusteella on tarkoitus arvioida seuraavan raitioliikenteen vaunuhankinnan koko.

Lähijunaliikennettä lumipyryssä 20.11.2004. Kuva Eero Laaksonen.

KAMPIN LIIKENNESUUNNITELMA ON VALMISTUMASSA

Kampin keskuksen uudet linja-autoterminaalit valmistuvat keväällä 2005 ja keskus kokonaisuudessaan vuoden 2006 aikana.

Bussien siirtyessä kesäkuussa 2005 uusiin terminaaleihin liikenne voidaan järjestää uudelleen. Tavoitteena on laajentaa kävelykeskustaa ja lisätä Kampin liikenneturvallisuutta sekä parantaa jalankulkuyhteyksiä Kampin ja ydinkeskustan terminaaleihin, huoltoliikenteen olosuhteita sekä bussi- ja raitioliikenteen palvelutasoa. Suunnitteilla on rakentaa kadut lähinnä paikallista liikennettä varten, liittää Kamppi kantakaupungin raitioverkkoon Simonkadun, Urho Kekkosen kadun ja Fredrikinkadun uusien rataosien avulla sekä parantaa pyöräilymahdollisuuksia. Suunnitteilla on muun muassa muuttaa Fredrikinkatu joukkoliikennekaduksi ainakin Kampin keskuksen kohdalla ja kaksisuuntaistaa Runeberginkadun eteläosa.

Joulupukki saapui Helsinkiin Senaatintorille 21.11. klo 12.50 museovaunulla 339.

Aiempina vuosina pukki saapui muorinsa kanssa junalla. Hän ei enää saanut uusittua sopimustaan höyryveturijunastaan "rauta-valtion" kanssa, joten pukki on nyt urbaanimpi kaupunkilainen matkustellessaan raitiokallalla.

Pukin vaunua seurasi punainen pubivaunu 175, tosin tyhjänä.

SEURAAVA NUMERO

Lehti 1 / 2005 ilmestyy maaliskuussa 2005. Materiaali toimitukseen tulee jättää 31.1.2005 mennessä, uutisia Pääteypysäkilille voi toimittaa 12.2. saakka.

KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset:

J.Nordlund
Jani Ristolainen
Johannes Erra
Tom Heino
Jarkko Nyman
Mikko Laaksonen
T.-J. Lappi
Tero Hagberg
Jussi Mäkinen
Olli Taanila
Klas Weckman
Kalle Henriksson
Jussi Salenius
Tuomas Karppinen
Niklas Sjöblom
Kimmo Säteri
Jyrki Längman
Aki Tervahartala
Hermann Sandberg
Kimmo Säteri
Markus Elfström
Aura Kelloniemi
Hermann Sandberg
Juha-Matti Kiviluoto
Mikko Lahdenmäki
Arttu Kuukankorpi

Takakannen kuva: HKL 150 eli Ludde Eirassa 15.10.2004. Kuva Juhana Nordlund.





SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *

